

Flying Legends Airshow, Duxford 2015

Schon lange habe ich auf dieses Event gewartet - die „Flying Legends Airshow“ in Duxford. Juli 2015 war es endlich soweit, wir vom CFI fliegen nach Duxford. England ist für die alten Hasen des CFI nichts neues, für mich ist es jedoch Neuland und ich bin sehr gespannt. Der Kanal macht mir inzwischen keine Angst mehr, seit dem Flug nach Korsika vor zwei Jahren mit einer Stunde Wasser um mich herum sehe ich das entspannter. Die Schwimmwesten habe ich ja noch.

Für „Flying Legends Airshow“ in Duxford muß ein Slot beantragt werden, sonst ist keine Landung möglich. Patrick Faucheron hat das für uns übernommen. Wir sind mit 14 RF's angemeldet und haben ein Zeitfenster von 11:40 local (d.h. 12:40 MEsZ) bis 12:40 local. Wir wollten als Formation landen, ATC Duxford bestand aber auf Einzellandungen. Anyway, eine Stunde ist genügend Zeit für 14 Maschinen zum Landen. Zusätzlich muß min. vier Stunden vor Ankunft das PPR in Duxford beantragt werden und alle Teilnehmer mussten im Vorfeld ihre Passdaten übermitteln (Terroristenabwehr). Das ging per mail recht praktisch (ncu@hmrc.gsi.gov.uk).



Laut Flugplanung komme ich auf ca. 10,5 Stunden Flugzeit insgesamt. Wir legen unser Legs so, daß Tanken kein Problem ist. Zuerst an die französische Küste nach Westen, Ziel Abbeville (LFOI). Vom Wächtersberg ist das direkt mit einer Flugzeit von 3:10 h zu machen. Ich fliege jedoch zuerst nach Speyer (30 min.) um mich den Kameraden anzuschließen, dort kann ich auch noch mal die Tanks füllen. 2:54 ist die Berechnete Flugzeit nach Abbeville von Speyer aus.

Unsere RF5 hat 4 h Endurance - gute Trimmung vorausgesetzt und ca. 55% - 60% Power. Sie macht dann ca. 180 km/h Reise und verbraucht 13,5 L/h. 3:30 ist meine Grenze um noch Reserve zu haben, also alles kein Problem, selbst bei Gegenwind. Es wird insgesamt der längste Leg dieser Reise sein.

Auf diesen langen Strecken stelle ich mir immer meinen Timer im Telefon auf meine max. Flugzeit - Reserve (= 3,5 h) und lasse in rückwärts laufen. Das GPS liefert mir die verbleibende ETE. So kann ich im Flug jederzeit überprüfen ob meine Geschwindigkeit passt oder ich z.B. starken Gegenwind habe und vorzeitig Tanken muß.

Fr. 10.5.2015



Nach einem kurzen Flug vom Wächtersberg (EDSV) nach Speyer (30 min) haben wir unsere RF5 mit Ersatzteilen für unsere UK CFI Kameraden beladen. Drei neu gegossene RF3/RF4 Gabeln mußten mit nach UK. Kein Problem, der hintere Sitz war frei. Etwas Sprit nachfassen und los geht's.

Die Italiener waren schon da, sind am Morgen aus Verona gekommen. Mit 14 Maschinen (eine RF3; vier RF4; sechs RF5 und drei sonstige) war Abbeville in Frankreich - kurz vor der Atlantikküste - unser Ziel. Ein sonniger, fast wolkenloser Tag, der leichte Gegenwind verlängert unsere Flugzeit etwas. Als wir über den Pfälzer Wald fliegen merke ich die starke Thermik. Mit dem Segelflugzeug habe ich es noch nie hierher gewagt, es scheint aber gut zu gehen. Rund herum nur Wald, fast keine Außenlandemöglichkeiten weit und breit. Hier

darf man wohl nicht zu tief kommen mit dem Segelflugzeug.

Auf ca. der Hälfte der Strecke liegt Sedan Duozy (LFSJ), hier hat die RF3 nachgetankt um kein Risiko einzugehen (10 L Kanister hatten wir dabei). Ein kleiner französischer Platz, befestigte Piste. Unbesetzt, wie in Frankreich meistens üblich, also Air-to-Air Kommunikation. Funktioniert bestens, es braucht wirklich keinen Flugleiter (Tip für Deutschland).



1:48 h nach Sedan und 1:32 h nach Abbeville (LFOI), macht zusammen 3:30 von Speyer bis kurz vor die Atlantikküste. 10 L in Abbeville getankt, ca. 9 L pro Stunde bei konstanten 150 IAS (wir haben die RF3 und RF4's geschont).

Abbeville ist ein vielbesuchter Platz, auch eines der Sprungbretter über den Kanal. Befestigte Piste und Gras. Hier erhalten wir Mogas, (nicht überall üblich in FR). Auch spät abends ist noch reger Flugverkehr in allen Klassen (UL, E, K). Im Aeroclub kriegen wir Bier, nach diesem heißen Tag ein echte Erfrischung. Ein nettes Restaurant am Platz lädt zum Essen ein. Für 18,50 € gibt es ein leckeres Menü in drei Gängen. Die Zimmer am Platz sind einfach aber OK. Französischer Standard halt, etwas Farbe hier und da wäre nicht schlecht.

In Abbeville trafen wir unsere französischen Kammeraden (eine RF3; eine RF4 und eine RF7) und den Rest der deutschen Truppe (eine RF5 eine RV9a), Insgesamt waren jetzt 15 RF's versammelt um am nächsten Tag den Sprung über den Kanal nach Duxford zu wagen. Ein gemeinsames Abendessen im Restaurant am Flugplatz Abbeville hat wieder viele "Fliegergeschichten" - ähnlichen den Anglern und Jägern - an's Tageslicht gebracht. Die Mischung aus Deutsch, Französisch und Italienisch ist immer wieder interessant und anre-

gend. Der CFI ist wirklich international, das ist Europa. Flieger sind überall auf der Welt gleich und verstehen sich immer.



Abbeville: Am Tag zuvor war die Tour de France hier.

Sa. 11.5.2015

Am nächsten Morgen halten wir ein ausführliches Briefing im Clubheim des Platzes. Zuerst die Route, dann der Flugplan für alle Maschinen, die meisten in einer Formation. Vater und Sohn Berner fliegen voraus in ihrem RV9a Selbstbau, sie sind viel schneller als wir. Wir haben einen Slot von 11:40 h bis 12:40 h loc. in Duxford für unsere 14 Maschinen. Viel zu viel Zeit für uns; wenn der CFI Landet geht alles Schlag auf Schlag in einer Kette hintereinander, ca. 300 m Abstand. Geflogen wird mit 150 km/h bis zum Abfangen. Keiner darf langsamer werden, das würde die Kette hinten in Probleme bringen. Auf dem Flug nach Abbeville haben wir das zweimal geübt, sollte für Duxford passen.

11:00 local geht los, wieder alle Maschinen hintereinander in die Luft. Nur wenige Minuten nach dem Start sind alle beieinander. Ein loser Schwarm RF's macht sich auf den Weg zu Küste.



Das Fliegen parallel der Küste offenbart ein

seltsames Phänomen: Der laminare Wind, vom Meer kommend, wird an der Küste in leichten Wellen angehoben. Die RF's gieren und rollen in den langen Wellen des Landwindes ungewohnt.

Etwas nördlich die französische Küste entlang und dann ab Cap Gris Nez rüber nach Dover VOR. Die Kreidefelsen sind schon von weitem zu sehen, es ist total klar und sonnig - England zum Greifen nahe. Nach dem Korsikaflug ist das ein Katzensprung übers Wasser.

Über dem Meer wird die Luft total ruhig. Keine Thermik, keine Turbulenzen. Richtig entspannt können wir der Englischen Küste entgegenfliegen und die Aussicht genießen.



Leuchtend weiß entlang der Kreidefelsen von Dover und dann ins Landesinnere. Zum ersten mal bin ich über England als Pilot, spannend. Abgesehen von der Küste ist das Land flach, ähnlich den deutschen Norden. Aus Gewohnheit halte ich Ausschau nach Landefeldern. Hier scheint es weniger Zäune zu geben, aber die meisten Felder stehen in der Frucht; eine Außenlandung zu dieser Jahreszeit scheint schwierig zu sein.

Ca. eine halbe Stunde vor Duxford reihen wir uns in die Ladeformation ein. Alles ist durchgesprochen, jeder kennt seinen Platz und die Prozedur. Wir melden uns über dem Pflichtmeldepunkt an und erhalten direkten Anflug. Lademeldung, Slotnummer durchgebend und ab ins Final. 15 Maschinen setzen im Abstand von je 10 sec. auf. Unseren 1 Stunden Slot haben wir in wenigen Minuten abgearbeitet. Gutes Beispiel für diszipliniertes Fliegen, die Übungen haben sich ausgezahlt. Alle RF's parken nebeneinander, ein schönes Bild.

Auch unsere Italienischen Kollegen haben - obwohl sie keinen Slot hatten - eine Landeerlaubnis in Duxford erhalten (war ja noch genügend Zeit und wir hatten kein Chaos erzeugt wie in Calvi).



Abbeville - Duxford: 1:53 h

Duxford

Duxford selber ist ein Erlebnis. Ich habe noch nie so viele Spitfires, Mustangs und Messerschmitts auf einem Haufen gesehen.



Eine B17 und eine Ju52 waren - neben vielen anderen - auch die Highlights. Die Flugvorführungen und der Sound sind atemberaubend. Wenn die historischen Maschinen in Formation mit top speed tief über die Bahn gehen und danach hoch ziehen, einfach toll. Wir können uns jetzt dafür begeistern, ich kann mir aber gut vorstellen daß das von 70 Jahren Angst und Schrecken verbreitet hat.



Nicht desto Trotz, der Anblick dieser Flugzeuge in ihrem natürlichen Element ist phänomenal. Umrahmt war das Event durch zahlreiche - auch in historischen Uniformen gekleidete - „Feldlager“.



Der Kommentator hatte zu jeder Maschine interessante Details und Geschichten parat, das hat es auch für weniger versierter Luftfahrer unterhaltsam gemacht. Die ‚Flying Legends Airshow‘ war ein Publikumsmagnet, ich habe viele Familien mit Kinder gesehen. Vielleicht sind hier wieder ein paar von ihnen mit dem ‚Fliegervirus‘ befallen worden - ist ja bekanntlich eine unheilbare Krankheit.

Flug nach Saltby

Nach der Flugschau hat das Aufsuchen unserer Flugzeuge noch über eine Stunde gedauert. Wir wurden mit Kleinbussen zu den Maschinen gefahren, das hat eine Weile in Anspruch genommen. Weil wir alle zusammen standen und dazu noch ziemlich weit vorne konnten wir als Gruppe abheben. Die Flugkontrolle war zuerst etwas sperrig und wollte uns einzeln abfertigen, aber sie fügten sich dann und ‚a swarm of motorgliders is taking off‘.

Der Flug nach Saltby war mit gut 1:15 h relativ kurz, durch den auffrischenden Gegenwind etwas länger als erwartet. Nach dem Abheben

bei schönstem Sonnenschein sahen wir im Süden schon das schlechte Wetter. Über Funk hörten wir Mike, der aus dem Süden kam, schon von Regen reden. Nach einem gemeinsamen Überflug aller Maschinen in Saltby landeten wir auf der Graspiste. Saltby verfügt auch über eine Asphaltpiste (aus Wk2), die ist aber in schlechtem Zustand mit vielen losen Sternchen drauf. Nicht gut für unserer Propeller. Alle Maschinen zu tanken hat wieder eine Stunde Zeit gekostet weil die Anfahrt zur Tankstelle nur für je zwei Flugzeuge Platz bot. Zeit zum Zeltaufbau und Sichern des Flugzeuges.



Wieder stehen alle RF's dicht gedrängt beieinander mit Zelten daneben.

Duxford - Saltby: 1:16 h

Party in Saltby

In Saltby angekommen kann ich einen Teil meiner Ladung endlich los werden. Die Gabeln sind schnell an Mike übergeben. Von den beiden 5 L Partyfässer Bier überlebt das eine den Aufbau der Zelte nicht, zu durstig sind die Kammeraden.



Das zweite können wir den Engländern übergeben, zusammen mit einen kg Schwarzwäl-

der Schinken (die sollen ja auch mal wissen was gut ist). Das deutsche Bier können wir an dem Abend nicht mehr trinken, es ist zu warm. Sei's drum wir sind hier um das lokale Bier zu probieren und sie haben ein Andenken an uns. Eine tolle Party mit erstklassiger Versorgung steht an. Im Vereinsheim ist ein BBQ mit Burger, Pommies (natürlich mit Essig) vielen Salaten und extrem süßem Nachtisch für uns vorbereitet. Tolle Gespräche mit den heimischen Piloten. Viele von ihnen sind/waren Berufspiloten mit Erfahrung in Deutschland. Wir hören nur positives und Geschichten aus der Militärzeit in Deutschland. Es ist immer wieder schön von ‚wildfremden‘ Menschen so gut aufgenommen zu werden. Wir teilen alle die gleiche Leidenschaft, das Fliegen - und das verbindet überall auf der Welt.

Spät in der Nacht kriechen wir in unserer Zelte. Das Wetter ist viel schlechter geworden. Der Forecast prognostiziert eine Front, mal sehen was der Morgen uns bringt.

So. 12.7.2015

Tag der Rückreise von Saltby nach Deutschland. Die Nacht über hat der Wind an meinem Zelt gerüttelt und Regen prasselte auf die Plane, sodaß es mich mehrfach geweckt hat - immer ein Ohr am Flieger. Der Flieger war zum Glück gut festgebunden und abgedichtet. Ein grauer und regnerischer Morgen empfängt uns, wie man sich das Wetter in England halt vorstellt. In der Ferne sehen wir einen angespannten Turm, ich glaube der hängt teilweise in Wolken. Na ja, erst mal Frühstück, in der Zeit kann auch das Zelt trocknen. Die Engländer haben sich nicht lumpen lassen; es gibt das volle Programm: Rühreier, Speck, Bohnen, gebacken Kartoffelecken, Orangensaft, Cornflakes usw. Zum Glück auch Kaffee (Instant). Das für mich ungewohnte Frühstück schmeckt super lecker. Noch eben schnell Camping, Sprit und Frühstück beim Kassier zahlen, mit ca. 95 Pfund bin ich dabei. Wir haben es eilig loszukommen und packen unsere Zelte ein, binden die Flugzeuge los. Alles in allen dauert es ca. 30 min bis unsere Maschinen startklar mit laufenden Motoren an der Piste stehen. Von Westen her rollt eine Front über England und wir wollen vorher den Kanal überqueren. Schon jetzt ist es kein Schönwetterflug mehr - irgendwo über Frankreich soll es schön werden, im Schwarzwald ist blauer Himmel und

30°C. Es beginnt wieder zu regnen, der vorhin noch sichtbare Turm (in der Verlängerung der Startbahn) ist verschwunden im Regen. Gemeinsamer Start in Abständen von ca. 10 sec., sofortiges Abdrehen nach Süden (Turm) und Sammeln in der Luft. Wir durchfliegen einen lokalen Schauer, nach ca. 3 km wird die Sicht besser. Die deutsch / französische Gruppe ist in der Luft und konnte sich sammeln, die Italiener starten ca. 5 min später. Ziel Dover VOR, im losen Schwarm überfliegen wir England. Die niedrigen Wolken und vereinzelt Schauer sind kein Problem, der englische Norden ist flach und mit wenig Hochspannungsleitungen / Windkraftanlagen bestückt. Das höchste hier sind die Kirchtürme. In niedriger Höhe fliegen wir nach Norden, 150 km/h am Stau. Der leichte Gegenwind läßt mich noch mal Sprit und Flugzeit kalkulieren - wird entspannt reichen bis zum Tanken. Wir überfliegen Schlösser, Pferderennbahnen und Hunderennbahnen. Letztere sind gut besucht an diesem Sonntag, teilweise mit riesigen Autoparkplätzen. Wetten ist halt doch englischer Nationalsport.

Bei Southminster, kurz vor der Themsemündung, müssen wir nach links auf die Nordsee hinaus. Das Sperrgebiet dürfen wir heute nicht durchfliegen. Also aufs Meer hinaus und danach wieder weiter nach Norden, Richtung Dover. Hier unten in der Themsemündung stehen noch der Reste der alten Seebefestigungen (Maunsell Fort) gegen die deutschen Flieger des zweiten Weltkrieges. Verrostet ragen die Plattformen aus der See heraus, die Sandbänke auf denen sie stehen sind von hier oben gut zu sehen.



Maunsell Army Fort Shivering Sands

Dover ist nicht mehr weit, doch die Front scheint gut aufgeholt zu haben. Der Bewölkung folgend sinken wir immer niedriger auf die Küste zu. Dover ist nicht zu erkennen, irgendwie scheint das Meer und der Himmel in eins überzugehen. Die Steilküste hat aufliegende Nebelschwaden, wir suchen eine Lücke um durchzustoßen. Wie wird es über dem Kanal sein? Werden wir ihn überqueren können? Ah, es wird besser, wir sehen einen Horizont (also die Linie zwischen hellgrauem Himmel und dunkelgrauen Meer)! In ca. 200 ft überfliegen wir den Kanal, immer schön zusammen bleibend. Die großen Fähren passieren wir teilweise auf Schiffsbrückenhöhe, von Frankreich ist nichts zu sehen. Kompaß checken, stimmt die Richtung? Stimmt, wäre trotzdem gut mal ein Stück Land zu sehen.

Die französische Westküste wird erst sehr spät sichtbar (1 min vorher) und steigt danach relativ schnell auf 100 - 150 m an. Nach unserem derzeitigen Flugprofil werden wir das nicht schaffen. Wir spekulieren auf eine höherer Basis im Landesinneren (allen meteorologischen Regeln folgend) und tasten uns hinein. Tatsächlich, langsam hebt sich die Basis. Ein Band von 1000 ft MSL erweist sich als fliegbar, keine größeren Hindernisse voraus - also weiter.

Jetzt habe wir Rückenwind, aber die Front hetzt hinter uns her. Wir entscheiden uns nach Arras zu fliegen zum Tanken, das liegt direkter auf Kurs als unser ursprüngliches Ziel (Abbeville).



In Arras angekommen fallen wir voll in die französische Mittagspause. Niemand vom hiesigen Aeroclub ist anwesend. Silvan kann eine Telefonnummer ergatteren und nach vielen Telefonaten und ca. 45 min Wartezeit können wir unsere Maschinen tanken. Für 55,-

€ Sprit nachfassen uns sofort weiter. Das Wetter wird immer bedrohlicher von Westen her. Wir teilen uns auf. Peter, René, Silvan und Stephane starten in einer Vierergruppe, Unser Kurs ist ähnlich (St Auban, Wildberg, Biberach). 'Jetzt wird aber Gas gegeben' lautet das Kommando von Peter. Eine RF5, zwei RF4 und eine RF7 starten.

Nach ca. 1 h Flug mit stets ansteigende Wolkendecke hört der Regen auf und noch eine 1/2 h später fliegen wir im Sonnenschein (Höhe). Der Rückenwind von 30 km/h und teilweise mehr schiebt ordentlich nach Osten, teilweise liegen 220 km/h Groundspeed an. So kann's laufen; Heimat wir kommen.

Über Funk höre ich die ‚Nachzügler‘, auch sie kommen gut voran. Thomas mir seiner RF3 mußte kurz nach dem Start in Arras noch mal umkehren aufgrund starker Vibrationen im Motor. Er konnte das Problem schnell beheben (loser Spinner) und hat auch glücklich heim gefunden.

Kurz vor der deutschen Grenze trenne ich mich von Peter und steuere den Wächtersberg an (unsere französischen Freunde sind schon vor 1 h gelandet) und bin 30 min später daheim.

Schönstes Wetter auf dem Wächtersberg, 30°C und keine Wolke am Himmel. Kaum zu glauben das ich morgens mit 10°C, Sturm und Regen zu tun hatte.

Saltby - Arras: 2:35 h

Arras - Wächtersberg: 2:25 h

In fünf Stunden Flugzeit von England in den Schwarzwald (dank Rückenwind), das ist nicht schlecht. Fliegen ist toll, es erweitert unsere Reichweite ungemein. Wie kann man sonst ein so tolles Wochenende erleben und mit lauter flugbegeisterten Gleichgesinnten zusammensein?



RvdH