

## ***Mit 17 Flugzeugen zur Duxford Air Show***

Beim Stammtisch am Dienstagabend wurde die Idee geboren: Ein gemeinsamer Flug nach England zur Duxford Air Show vom Freitag, 7.9.2012 bis Montag, 10.9.2012. Die Anzahl von Mitgliedern, die darauf eingingen, war eine große positive Überraschung: 17 Flugzeuge mit 40 Insassen standen am Freitag, dem 7. September 2012, am Start. Allerdings wurde dadurch natürlich ein größerer organisatorischen Aufwand für die Initiatoren notwendig: Werner Letzel und Bernd Meier, die tatkräftige von Brigitte Legall unterstützt wurden.

Die Hotelzimmer in einem nahe gelegenen Hotel mussten rechtzeitig gebucht werden, denn die dreimal jährlich stattfindende bedeutende europäische Air Show und das dazu gehörende Flugzeugmuseum zieht immer eine große Anzahl von Besuchern aus Nah und Fern an.

Um den Ausflug auf die britische Insel mit dem Vereinsgeschwader koordiniert und sicher abzuwickeln, fanden zwei Briefings statt, bei denen grundlegende organisatorische Dinge geklärt und die Regelungen für den Besuch der Flugtage bekannt gegeben wurden. So stand am 7.9.12 nachmittags ein Slot für die Landung zur Verfügung. Der Rückflug war für Montag, 10.9.12 vormittags geplant.

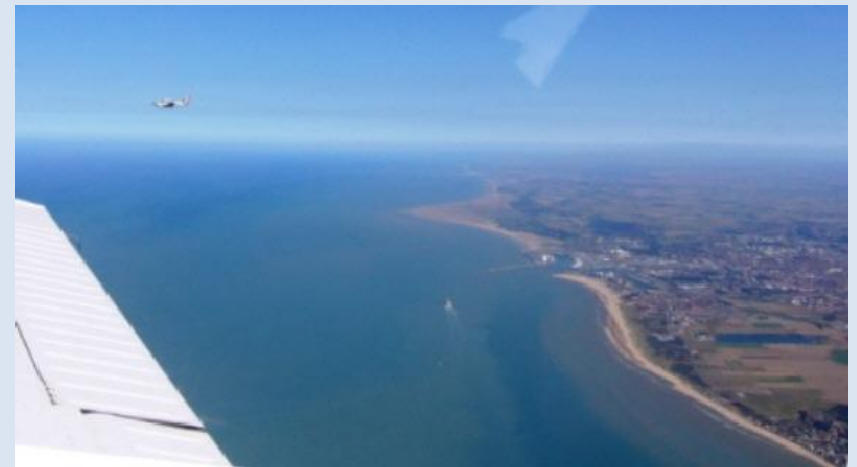
Beim zweiten Briefing, ein paar Tage vor dem Abflug, war der Unterrichtsraum des Flugsportclubs brechend voll. Die Wettervorhersage für das Wochenende war optimal – ein stabiles Hoch hatte sich über Mitteleuropa eingefunden. Neben dem Wetter wurden noch einmal die möglichen Flugrouten diskutiert. Nicht alle Maschinen flogen die gleiche Route, die Leistungen waren zu unterschiedlich: Am sportlichsten waren die Piloten des Falken SF 25 des Vereins unterwegs, den bequemsten Ritt hatten die IFR-Flieger mit Arrow, Cirrus und anderen schnellen Vögeln. So vereinbarte man, sich wieder beim vorbestellten Abendessen um 18.30 Uhr im Hotel in Duxford zu treffen.

### **Hinflug**

Wie vorhergesagt, strahlte am Freitag die Sonne, und keine Wolke war am Himmel über dem Platz zu sehen. Es herrscht bestes Flugwetter. Der einzige Wermutstropfen war eine starke Gegenwind-Komponente mit Wind aus West Süd-West. So war mit verlängerten Flugzeiten zu rechnen.

Eine ungewöhnliche Betriebsamkeit am Flugplatz war durch die Vorbereitungen vor dem Abflug zu spüren. Vorflugkontrollen wurden durchgeführt, Schwimmwesten überprüft, Gepäck verladen und Tanks gefüllt. Neben vielen Privatmaschinen gingen auch die vier Vereinsflugzeuge (D-KTIC, D-EIBN, D-EDUM und D-EHGM) auf die Reise.

Das Vereinigte Königreich ist EU Mitglied, aber ein Nicht-Schengen-Staat – und so musste eine Grenzkontrolle für die Non-Stop Flieger bereits durch die Polizei in Aschaffenburg stattfinden. Ansonsten wurden bei der Flugplanung für die Tankstopps in Frankreich Flugplätze mit Zollstationen berücksichtigt. Allerdings machten die verschiedenen Crews ihre individuellen Erfahrungen. So manche Verzögerung bei der Ankunft war dann auch mit Nicht-Vorhandensein eines Tankwarts oder Polizisten begründet. Es gab Vereinskameraden, die ohne Grenzkontrolle in England landeten.



Der Blick auf den Ärmelkanal bei strahlendem Sonnenschein wird wohl allen ein unvergessliches Erlebnis bleiben. Aus der Vogelperspektive konnte man gut sehen, wie eng der Kanal zwischen Calais und Dover eigentlich ist. Das Wasser war in einem karibisch anmutenden dunklen Blau gefärbt, und der rege Schiffsverkehr war gut zu beobachten. Nach der Meldung „D-E...., mid-channel“ erfolgte die Übergabe zu den Kollegen des englischen Fluginformationsservice (FIS). Die vielen Kontrollzonen im Südosten Englands machten dann mehrere Wechsel der Funkfrequenzen notwendig. Schließlich, nach mehreren Flugstunden (von 2:15 h Non-Stop bis 5:30 h mit Zwischenlandung) kam die Aufforderung, Duxford Info zu rufen. Hier fanden am Nachmittag Trainingsflüge für die Air Show statt, und so mancher Kollege bekam dann die Anweisung „Display in progress – hold four miles east of airfield“. Die D-EHGM konnte im Holding die Warbirds Air to Air in Augenschein nehmen. Unvergessliche Anblicke!

Nach der Landung wurde auf die Parkpositionen im Süden des Platzes gerollt - unsere Flugzeuge ergaben so einen guten Hintergrund für viele Airshow-Fotos! Ein Tankwagen des Duxford Airfields versorgte alle Maschinen mit Avgas. Mit einem Kleinbus wurden dann alle Besatzungen zum gebuchten Hotel gefahren.

Beim gemeinsamen Abendessen wurden die gemachten Flugerfahrungen ausgetauscht. Bei einigen Pints wurde bis spät in die Nacht diskutiert. So manche Vereinsmitglieder lernten sich näher kennen.



### **Air Show und mehr**

Am Samstag stand nach typisch britischem Frühstück der Besuch des ersten Tages der Air Show auf dem Programm. Eigentlich wollte man mit Taxen zum Flugplatz fahren. Taxen standen jedoch zum Leidwesen mancher Teilnehmer nicht zur Verfügung, und so entschloss man sich zum Fußmarsch. Es stellte sich heraus, dass dieses eine kluge Entscheidung war: Auf dem etwa zwei Meilen langen Weg zum Flugplatz überholte man eine kilometerlangen Schlange von Autos der Air-Show-Besucher.

An beiden Flugtagen war es sehr heiß. Sonnenschutz war angesagt. Wohl dem, der eine Sitzgelegenheit mitgebracht hatte (wie Lars, unser Vorsitzender). Aber auch auf der Wiese konnte man sich niederlassen. Die Vorführungen waren grandios: Mehrere Spitfires, Mustangs und Messerschmitts gaben sich gleich zu Beginn die Ehre. Auch moderne Jets konnten bewundert werden.





Das am Flugplatz befindliche Imperial War Museum zeigt in seinen Hallen sehr viele Ausstellungsstücke aus der militärischen und zivilen Luftfahrt. So konnte der eine oder andere das erste Mal ein Concorde-Cockpit besichtigen oder eine B 52, eine U 2, eine SR 71 und andere legendäre Flugzeuge in wahrer Größe bewundern.  
(<http://www.iwm.org.uk/visits/iwm-duxford>)

*Wer kennt sie noch, diese Typen? Bristol Britannia, Vickers VC 10, Trident, BAC One Eleven ...*





Wem dann die Flieger doch einmal zu viel wurden, der konnte einen Abstecher in das wunderhübsche Cambridge machen. In Cambridge war der Besuch der historischen Royal Air Force Bar „The Eagles“ ein Muss. Das Bier schmeckte, umgeben von Flieger-„Reliquien“ und Fotografien, doppelt so gut.

Der Höhepunkt des zweiten Tages war die Flugvorführung der Red Arrows, welche mit sieben BAE Hawk Kampffjets auftraten. Die in hoher Präzision geflogenen Flugmanöver lösten bei den Zuschauern wahre Begeisterungsrufe aus.

<http://www.raf.mod.uk/reds/> , [http://de.wikipedia.org/wiki/Red\\_Arrows](http://de.wikipedia.org/wiki/Red_Arrows)





Schnell neigte sich auch der zweite Tag dem Ende zu. Schon am Sonntagabend musste der Heimflug geplant werden.

## Rückflug

Das Wetter hatte sich verschlechtert. Eine graue Wolkendecke hing über dem Platz, und der Wind hatte aufgefrischt. So traf man sich im Briefingraum am Tower zum Wetter-Check. Das Hoch war noch über Frankreich vorhanden und so hatten auch die VFR-Flieger die Gewissheit, in besserem Wetter nach Hause fliegen zu können. Vor dem Abflug gab es ein kurzes Briefing für die Piloten am Turm. Der freundliche Mann der Flugaufsicht aus Duxford verkündete in bestem Oxfordenglisch die Regularien für den Abflug: „Gentlemen, please contact Farnborough Radar on 132.10 after takeoff“. Um ca. 10:30 Uhr Ortszeit erfolgte in zügiger Folge der Abflug auf der Rwy 24L. Aufgrund des Tiefausläufers war es bis zum Kanal etwas holprig in der Luft. Viele überflogen die Meerenge zum europäischen Festland über den Wolken. Vier Flugzeuge machten in Lille einen Tankstopp, der sich zu einem etwas längeren Aufenthalt zwecks Grenz- und Sicherheitskontrolle entwickelte.



Bis zum späten Montag-Nachmittag landeten dann alle England-Flieger wieder in EDFC. Die Maschinen wurden versorgt und in den Hangar gebracht. Flugbücher wurden geschrieben. Die Reise fand ihr Ende im Hangar von Werner Letzel bei Pizza, Bier und Wein. Kaum wurde glücklich über das gerade Erlebte nachgedacht, da schlich sich schon wieder ein Hauch von Fernweh in die Gedanken, und der Wunsch nach neuen, schönen und unbekanntem Zielen erwachte.

Vielleicht heißt es nächstes Jahr wieder – der FSCA fliegt aus, nach ... ???

*Text: Rudolf Kunkel Fotos: Rudolf Kunkel, Brigitte Legall, Udo Leidinger, Bernd Meier*