

Mit einer Smaragd Delta-Mike
nach Popham zur
International Microlight Show 2006



Wolfgang Nitschmann

Popham

International Microlight Exhibition 29.-30. April 2006

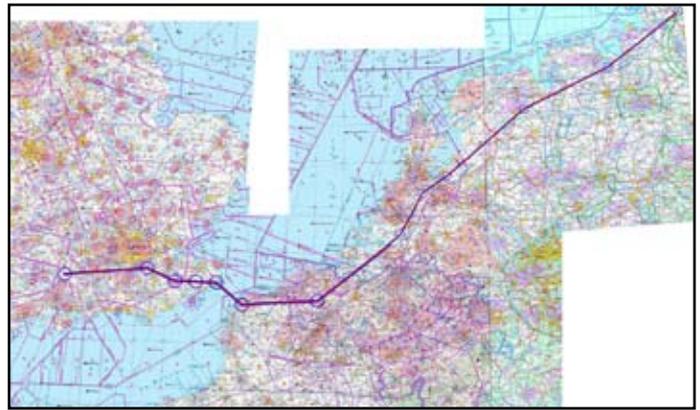
Der moderne Mann ist verloren. Es gibt keine Drachen mehr, keine 9-köpfigen Ungeheuer und die Jungfrauen auf den Burgzinnen sehen sich lieber MTV an als kunstvoll abgetrennt Drachenköpfe.

Was macht man also als derart frustrierter Mann, der in 120.000 Jahren mühevoll programmiertes Primatendasein gefangen ist? Er adaptiert Drachen-Köpfe zu Ultraleicht Flugzeugen und schlägt sie nicht mehr ab sondern fliegt sie.

Nun, in Voll-GFK/Carbon UL's mit 180-200 km/h Reisegeschwindigkeit, 114 cm Cockpitbreite, Heizung, GPS und Funk an Bord kann man wohl kaum von einem Abenteuer reden und schon garnicht Jungfrauen beeindrucken. Ein Blick auf die Karten offenbart dann aber doch den Reiz der Angelegenheit. Die sinnvolle Flugstrecke mit möglichst kurzer Kanalquerung kommt auf ca. 900 km über recht dichtem Luftraum mit einer Fülle von Regeln. Das abenteuerliche an der Reise ist sicherlich der Anspruch, möglichst wenige der Regeln zu brechen oder zu beugen und so an das Ziel zu kommen, dass man keinen roten Kopf kriegt.

Wir haben die Reise zu zweit gemacht. Wir haben uns auf eine Route geeinigt, die Ausrüstung abgestimmt und uns über gemeinsame Entscheidungen zu unseren Vorstellungen von Sicherheit geeinigt. Welches Risiko wollen wir eingehen? Ab wann brechen wir ab? Von den britischen Behörden brauchten wir eine „Exemption“, es mußte ein Flugplan vorbereitet werden und der britische Zoll forderte Information „4 hrs prior arrival“. An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Recherche im Web oberflächlich Lösungen hervorbrachte, die sich im Detail aber als unvollständig oder überholt herausgestellt haben. Sei es drum, es war ein Anhaltspunkt, was auf die Crew zukommen kann.

Am Samstag morgen pünktlich mit Öffnung des Flugplatzes ging es los. Alle Vorbereitungen „According to the book“. Das Wetter sah nicht rosig aus aber fliegar. In Richtung Westen sollte es besser werden. Die erste Station war Leer/Papenburg zum Tanken und zur Aktivierung des Flugplans. Zudem hofften wir auf Wetterkompetenz, um unsere Ansichten zu bestätigen oder in Frage zu stellen.



Der Anflug war ruppig, der Kraftstoff und Kaffee gut. Die Sache mit dem Flugplan hatte ich mir etwas zu einfach vorgestellt. Es hat aber geklappt und die Einschätzung des kommenden Wetters deckte sich mit unseren Erwartungen. Vor uns lag nun das längste Leg: 3 Stunden über Holland, Belgien, Nordfrankreich, über den Kanal bis Headcorn zum Einklarieren.

Das Wetter wurde immer besser und als Calais in Sicht war, ahnten wir bereits die Kanalküste auf der britischen Seite. Die Kanalüberquerung war unspektakulär. Holland hatte viel mehr Wasser - wenn auch nicht so viel auf einmal. Die Smaragd, unser Flugzeug, näherte sich dem ersten Zielpunkt auf britischem Boden und nach drei Stunden Flug war die Crew in sehr gutem Zustand. Kein Wunder: 114 cm Cockpitbreite sind viel und eine GFK/Karbon-Flunder kann auch mal ganz zügig fliegen, wenn Wetter und Pilot es zulassen. 180-220 km/h haben wir als angenehm empfunden. Wenn es zu bockig wurde, lagen auch mal nur 150 an ohne das Gefühl einer Unsicherheit zu hinterlassen. Headcorn ist ein recht bevölkerter Platz mit viel Sprungbetrieb, vielen Oldtimern und ganz viel britischer Gelassenheit. Rein in die Platzrunde und runter. Fertig. Hinter uns kam eine dezente 2-Mot Absetzmaschine rein und als wir ausgestiegen sind, rollte gerade die eine oder andere Tiger Moth zum Start. Was dabei in unmittelbarer Nähe Loopings, Turn und Rollen flog, konnten wir nicht erkennen, es hatte aber 2 Flächen und war keine Pitts. Her Majesty's Customs hatte keine Einwände gegen unseren Besuch. Also Kaffee und auf zum Weiterflug nach Popham, noch 50 Minuten weiter westlich. Kaum in der Luft hatten wir schon einige andere Plätze in Sicht. Namen wie Biggin Hills, Farnborough, Fair Oaks, Gatwick glitten links und rechts vorbei. Die Luftraumstruktur war überschaubar und die Controller verständnisvoll.

Popham lag an und wir hörten schon aus großer Entfernung, dass wir die Platzrunde nicht alleine haben würden. Hinterher hörten wir, dass am Samstag teilweise 25 Maschinen in der Platzrunde waren und 800 Maschinen in Popham gelandet sind. Vor solchen Zahlen kriege ich Respekt. Wir hatten vorher das spezielle Procdure für diesen Tag studiert und wussten recht gut, was gewünscht war und was Rüffel produzieren wird. Die erste Überraschung: Die Tanks wollten lediglich mit 53



Litern befüllt werden. Das waren 13,25 Liter/h bei relativ viel Steigen sowie der Landung in Headcorn mit Rollen und Starten. Interessante Zahl!

Wir wurden ganz an das Ende geleitet und fanden einen netten Rastplatz für die Nacht. Etwas irritiert blickten wir dabei eigentlich immer in eine Kamera. Popham war an diesem Wochenende offenbar das Ziel von Spottern und eine Delta-Mike ist in England scheinbar so häufig wie ein Gelb-gestreifter Hund in der Hamburger Innenstadt. Wir fanden eine weitere D-M auf dem Parkplatz: Die Vorführ Breezer des englischen Comco-Vertreters.

Der Rest des Tages ist purer Voyeurismus. Flugzeuge ansehen, sabbeln, beeindruckt sein und einfach nur die Vielfalt genießen. Was mich immer wieder an England fasziniert, ist die Höflichkeit und der angenehme Umgang untereinander. Es war einfach schön und Balsam für die enttäuschte Helden-Seele. Es gibt zwar keine Drachen mehr - dafür aber klasse Fly-In's! Was ich für das nächste mal definitiv anders machen werde: Ich werde nie wieder ein Hotel im voraus buchen. Wir hatten eines, allerdings recht weit vom Flugplatz in der nächsten Stadt entfernt. Ein „Member of the club“ hat uns sehr hilfsbereit zu nächsten Bus-Station mitgenommen und selbstverständlich kamen wir dort an, wo wir ankommen wollten. Aber mal im ernst: Bei so einer Veranstaltung muss man da sein, wo das Leben tobt und nicht in einem Holiday-In 11 km entfernt. Das nächste mal schmeiß ich meine Reise-Routine über Bord und warte mal, was da so kommt.

Leider war der kommende Tag nicht ganz so strahlend wie der Samstag. Wie hatten viele Interessenten für das Flugzeug und mußten dann wirklich Gespräche abbrechen, weil uns auf dem Weg zurück natürlich die Zeit einen Streich spielt und Sunset plötzlich ganz schnell kommt. 14 Uhr plus 5 = 19 Uhr local, 20 Uhr Itzehoe - also los.

Der Rückweg war geprägt von besser werdendem Wetter. Kent war wieder schön, der Kanal einmalig in Licht gehüllt und Frankreich lag einladend vor uns. Bis Leer/Papenburg lief alles ohne Probleme und bekannt von der Hintour. Keine Routine, aber weniger Unsicherheit, was einen erwarten könnte. In Leer war erkennbar, dass norddeutsches Wetter sich nicht bemüht, unsere Wünsche erfüllen zu wollen. Es war schon erkennbar, dass



in Richtung des Ziels das Wetter schlechter wird.

An der Tankstelle ist dann auch das Bild entstanden mit der Ju-52 im Hintergrund. Es war einfach zu verlockend. Diesmal wollen 59 Liter in den Tank. Nicht weiter verwunderlich. Wir hatten zwar keinen Zwischenstopp in Headcorn, dafür aber den einen oder anderen Steigflug auf recht große Höhen und durch die ruhige Luft waren wir eher über 200 km/h unterwegs. Die Zeit war knapp unter 5 Stunden. Rechnerisch ergab es also 14,75 Liter pro Stunde.

Nach Itzehoe, was soll ich sagen ... im Prinzip nicht schlecht. Das Flugzeug war in der Halle, da begann es heftig zu regnen. Der krönende Abschluss für ein traumhaftes Wochenende.

Popham war eine Reise wert. Jetzt mal abgesehen von der Landschaft, dem eindeutig besseren Wetter und den vielen interessanten Flugzeugen: Ich fand es interessant, die Aufgabe zu lösen. Ich fand die Erfahrung interessant, dass es komplex ist, aber nicht kompliziert. Ich fand es interessant, mit einem UL nach England fliegen zu können. Ich habe die Teamleistung genossen. Das wird wiederholt.

Was würde ich das nächste mal anders machen? Einen Zettel mit allen Nicht-Platz-Frequenzen ganz oben auf das Klemmbrett und kein Hotel im voraus buchen. Ich würde definitiv mehr Zeit einplanen, damit man etwas umher fliegen kann. Biggin Hills ist das nächste Ziel und solange das Wetter mitspielt, steht es ganz oben auf dem Plan. Dann vielleicht eine Rundreise durch Cornwall?

Europa wird kleiner.

Am Knüppel: Wolfgang S. Nitschmann
Am Funk: Jochen Martens
Unterm Hintern: Smaragd FA01 mit langen Flächen und 100 PS
Mehr Bilder: www.daddies-finest.de in den Fotoalben.

