

Wandersegelflug 2006

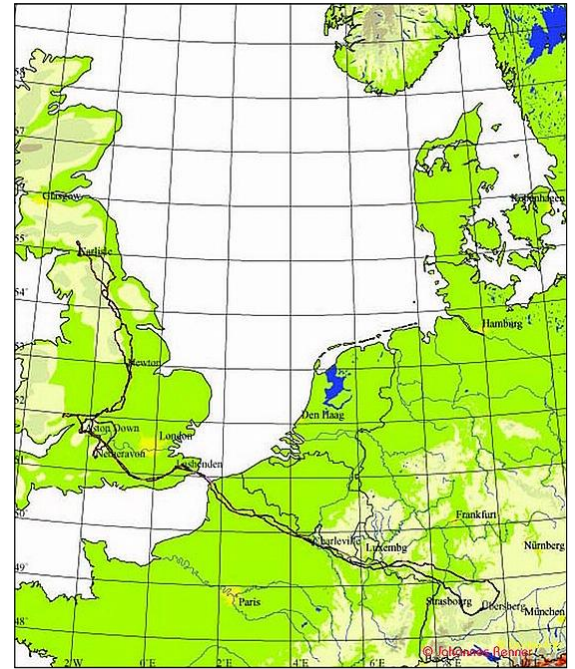
Hier der Bericht über unser UK Gliding Adventure.

Wie kommen drei deutsche Segelflieger auf die Idee nach England zu fliegen, in ein Land, das nicht gerade für super Segelflugbedingungen bekannt ist, nur mit Ihren, mit Hilfsmotoren ausgestatteten Fliegern, ohne Mannschaft, ohne Trailer, alles Gepäck incl. Zelt im Flugzeug verstaut. Nun, - - es gibt mindesten drei Gründe für diese Entscheidung.

1. Hartmut Hummel (der Verfasser dieses Berichtes) hat seit 1989 schon 16 Wandersegelflüge durchgeführt und dabei alle europäischen Länder besucht, es fehlte nur noch England. Günter Fritz und Albert Kiessling waren bei vielen dieser Flüge dabei, auch sie waren noch nicht in England.

2. Wir waren der Meinung, daß die Segelflugbedingungen nicht ganz so schlecht sein können, denn England stellt in diesem Jahr 2 Weltmeister und ist im Weltsegelflug immer in der Spitze vertreten.

3. Die in Deutschland als sehr ausgeprägte Individualisten bekannten Engländer würden einer solchen segelfliegerischen Herausforderung sicherlich viel Interesse entgegen bringen.



Two steps to UK

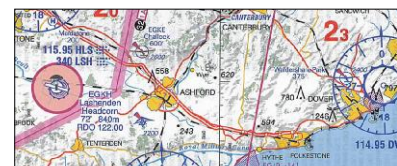
Am 15.7.06 starten wir wie geplant und fliegen nach Marpingen -Saarland um unseren dritten Mann Günter zu treffen. Die Thermik ist nicht wirklich gut, da die eingeflossene Warmluft nur mäßige Blauthermik hervor bringt. Kurz vor 16 Uhr haben wir Funkkontakt, treffen uns bei Saarlouis und fliegen nun zu dritt über Thionville, Sedan nach Charleville Mezieres. Übernachtung, jeder in seinem Einzelzimmer (Zelt) direkt neben dem Flieger.



White cliffs of Dover

Step two

16.07.06 Start um 13:00 Flug entlang der belgischen Grenze nach Arras und weiter zur Küste bei St Inglevert wo wir in 800 m ankommen. Hier zünden wir unsere Helferchen und steigen auf 1800 m. Mitte Kanal stellen wir ab und gleiten nach Lashenden-Headcorn wo wir um 17:20 landen



Hier in Headcorn ist zu unserer Überraschung richtig was los. Alle Luftsportarten außer Segelflug zur gleichen Zeit, eine Menge Besucher und trotz allem ein entspannter Flugleiter. Ein toller Eindruck.

17.07.06 Unser 1. große Flug in England:

Start um 11:51 LT. Flug nach Westen, wegen der TMA Gattwick entlang der Küste, bei überraschend guter Blau-Thermik. Über Lasham und Husbads Bosswarth im Zick-Zack um die vielen Lufträume nach Norden.



Schöne Flugzeuge in Headcorn

Newark



Bei Syerston lässt die Thermik allmählich nach und wir entscheiden hier zu landen. Der Flugplatz erscheint uns aus der Luft wie ausgestorben.

Wir fliegen noch kurz nach Newark, das nach unseren Karten auch einen Segelflugplatz hat, stellen aber fest, daß dieser Platz nicht mehr in Betrieb ist. Die Entscheidung fällt nun endgültig. Wir landen in Syerston. Günter landet

als erster und meldet daß die Buchstaben -RAF- am Tower stehen. Wir zwei restlichen landen natürlich trotzdem und erwarten, nach gründlichem erkunden des Platzes den nächsten Tag mit gemischten Gefühlen.



Im Anflug auf Syerston

18.07.06 Neuer Tag neues Glück:

Wir wurden von den Air-Cadets und ihren Commandern sehr freundlich aufgenommen und bekamen einen Eindruck des wirklich perfekt organisierten Flugbetriebs.

Um 12:06 sind wir in der Luft und können den Kadetten melden, daß es mit 2,5 m/s aufwärts geht. Wir wollen heute nach Schottland. Anfangs haben wir recht gute Thermik die allerdings weiter nördlich im Bereich westlich Leeming stark nachlässt. Ein Versuch in die westliche Hügellandschaft des Lake Distrikts vorzudringen scheidet kläglich. Wir müssen uns zurückziehen und mit Zentimetern wieder ausgraben. Bei den ersten Stauesen dann endlich wieder gutes Steigen und sogar die erste Kumuluswolke seit unserem Abflug in Deutschland.

Die Freude währt leider nicht lange. Etwa 25 km nördlich Carlisle finden wir keinen Bart mehr und landen in Carlisle. Ein Segelflieger hat uns von Zuhause beobachtet, er eilt zum Flugplatz und ist uns eine große Hilfe auf diesem pseudo Verkehrsflughafen.



Lake District die erste Cu- Wolke

19.07.06 Nur ein Versuch

Sehr warmes und stabiles Wetter. Start 12:23 Wir finden keine vernünftige Thermik. Ein zweiter Motorlift ist notwendig. Wir versuchen eine erste CU-Wolke zu erreichen da meldet Albert daß sein Motor beim Abkühllauf mit niedriger Drehzahl plötzlich und abrupt stehen geblieben ist. Er kann den Motor nicht mehr einklappen und muß wieder in Carlisle landen. Mit nur wenigen Metern Reserve erreicht er die Landebahn. Wir landen nun ebenfalls und untersuchen gemeinsam den Motor. Der Fehler stellt sich uns als kapitaler Motorschaden dar, der hier nicht repariert werden kann. Für Albert heißt das, das Ende der Reise.

20.07.06 Nach morgentlichem Regen begleiten wir Albert zum Bahnhof nach Carlisle. Er hat einen Flug von Manchester nach Stuttgart gebucht und will dann umgehend seinen Flieger mit Auto und Anhänger abholen.



Motorproblem in Carlisle

21.07.06 leider nicht nach Schottland

Kurz vor unserem Start kommt noch schnell ein Angestellter vom Airport Carlisle zu unseren Fliegern gefahren und teilt uns mit, daß wir nicht nach Schottland fliegen können, da dort schlechtes Wetter herrscht. Wir hatten allerdings, gewarnt durch Wetterinformationen aus dem Internet, schon einen Flug in südliche Richtung geplant.

Bei recht guter Wolken thermik fliegen wir zuerst in östlicher vorbei geht's dann weiter nach Süden. Richtung über Omagh dann weiter nach Shildon. An Darlington vorbei geht's dann weiter nach Süden. Ein Blick nach Westen zum Lake District erstaunt uns. Es ist dort wieder blau obwohl die baumlosen Berge mit dem dunklen Gestein eigentlich die bessere Thermik hervorbringen sollten. Wir umfliegen Leeds und Bredford östlich um dann zwischen Manchester und Sheffield weiter zu fliegen.

Unser Ziel, den Segelflugplatz Husbands Boswarth erreichen wir dann um 18:21 und werden hier sehr freundlich aufgenommen. Hier in Hus-Boss findet ab morgen ein regionaler Wettbewerb statt und schon zeigt sich ein Wolkenaufzug am westlichen Horizont. Die folgenden zwei Tage sind für uns Ruhetage, der Wettbewerb macht allerdings zwei Aufbauübungen mit einem Unwetter am 2. Tag das es in sich hatte. An diesem Nachmittag waren wir zu Gast bei Philip Sturley, ASH 26 Pilot und mit Günter befreundet. Er hatte uns abgeholt und wir genossen einen sehr schönen Nachmittag bei Ihm zu Hause. Zurück in HusBos sahen wir, daß hier einiges abgelaufen war. Ein beschädigter Trailer und die demolierte Wilga sind traurige Zeugen des Unwetters. Unsere Flieger haben es zum Glück gut überstanden, nur die Zeltstangen sind verbogen und im Zelt steht das Wasser.



Ford Baujahr 1924 in Husbands Bosworth

24.07.06 sightseeing flight

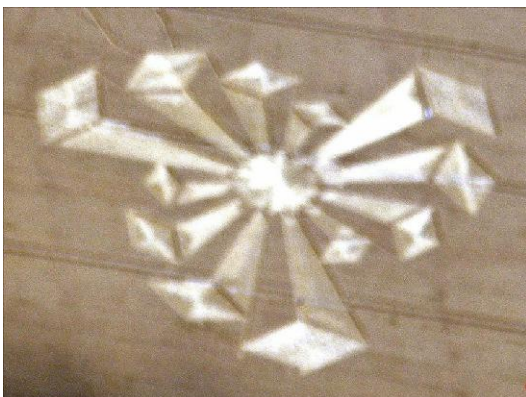
Wir wollen nach Wales, starten vor dem Wettbewerb und fliegen bei sehr guter Thermik nach Westen wo es immer blauer und auch schwächer wird. Südlich Hereford drehen wir um, da wir nach Westen in ansteigendes Gelände fliegen müßten und uns die Arbeitshöhe nicht ausreichend erscheint. Es geht nun in südlicher Richtung bis Upavon, dann weiter über



Oxford nach Westongreen und schließlich über Gloucester zum Nympsfield, wo wir nach ca 430 Km sightseeing landen. Wieder ein netter Empfang bei den dortigen Segelfliegern. Wir schlagen unsere Zelte auf und lassen den Tag in einem Pup in der Nähe ausklingen.



Severn-mündung



Agrarkunst unterwegs gesehen

25.07.06 round about London

Das wellige Fluggelände ist für mein 30 PS Motörchen etwas kritisch und ich entscheide mich für einen Windenstart. Wir starten um 12:12. Ein bißchen zu früh.

Aus der Winde kann ich den ersten Bart nicht erwischen und muß noch ein paar Meter mit Motorhilfe holen bis ich dann Anschluss habe. Wir fliegen durch das Nadelöhr zwischen Kemble und Fairford nach Südosten. Über Newbury und Lasham geht es bei bester Thermik recht flott voran. Leider steht unser letzter Bart etwas südlich Lasham, denn hier ist bereits der Einfluss der See so stark, daß keine Thermik mehr zu erwarten ist. es folgt ein sehr langer Gleitflug nach Parham. Hier müssen wir einen Motorlift nehmen und finden dann bei Ringmer wieder Thermik. Der Weiterflug nach Challock ist nun kein Problem mehr. Es geht hier hervorragend. Bei einer Basis von 1600m fliegen wir noch Richtung Folkstone und genießen die Landschaft und die Küste und überhaupt - - - - danach dann Landung in Challock.

26.07.06 back to Continent

Der Flugplan wird per Telefon aufgegeben und wir verlassen England um 14:17 im Steigflug über Folkstone. Die Sicht ist nicht sehr gut, so daß wir nach kurzer Zeit nur noch Wasser und einige Schiffe sehen. Der Horizont ist durch schwache Inversionslinien erkennbar. Pünktlich nach 20 Minuten haben wir die französische Küste überflogen und finden nach ein paar Kilometern die ersten französischen Bärte. Wir kommen bei guter continental Thermik schnell voran und ändern unseren Flugplan per Funk auf das neue Ziel Charleville Mezieres, das sind noch gut 200 Km und es ist schon 16:30 Ortszeit. Etwas verwegen aber - - es funktioniert. Mit der letzten Abendthermik kommen wir dort um 19:10 Uhr an.



Challok Die letzte Nacht in UK

27.07.06 Heimflug

Der Himmel ist bedeckt. Keine Sonne = keine Thermik. Der Meteorologe im Büro von Meteo France macht uns wenig Hoffnung, da sich eine Gewitterfront von Westen rasch nähert. Entweder schnell los und dem Wetter entfliehen oder 1-2 Tage Pause. Wir entscheiden uns für's Fliegen. Drei Motorlifts sind erforderlich um die Wettergrenze, die mittlerweile mit der Grenze von Deutschland identisch ist, zu erreichen. Bei Merzig haben wir wieder thermischen Anschluss und Günter kann hier seine Endanflughöhe auf Marpingen holen. Er landet kurze Zeit später in Marpingen wo er von seiner Frau schon sehnsüchtig erwartet wird.

Ich muß noch 200 Km bewältigen, bei einem überaus labilen Wetter wo die CB's um die Wette in den Himmel wachsen. Es gelingt mir, mich bis auf 24 Km an meinen Heimatflugplatz heranzupirschen, muß aber hier noch einmal den Motor nehmen da bei strömendem Regen meine 30m Reservehöhe die der Rechner ermittelt hat, nicht ausreichen würden. So hat mich die Heimat um 16:11 wieder und ich lasse den Flug nach England noch mal Revue passieren während ich im Flieger sitzend, das Ende des Regens abwarte.

Wir haben England und die dortige Segelflugszene von der allerbesten Seite kennen gelernt und sind überrascht von der regen Aktivität der Segelflieger in UK.

Hartmut Hummel

Statistik:

Flugstrecke nach OLC ca 3000 Km
Gesamtflugzeit: 52 Std
Motorlaufzeit Gesamt: 2:15:00
Für 9 Starts Gesamt: 01:00:00
Kanalquerung: 00:30:00
Flucht aus Schlechtwetter: 00:34:00
Lift von Parham nach Ringmer: 00:11:00

Fotos: Günter Fritz u. Hartmut Hummel

Siehe auch: Sailplain & Gliding February – March 2007



Günter Fritz

Albert Kießling

Hartmut Hummel

Die Piloten: Hartmut Hummel Jahrgang 1945 ca.7000 Flugstunden Ventus CM D-KDHH
Günter Fritz Jahrgang 1951 ca.6000 Flugstunden ASH 26 ER D-KEGF
Albert Kießling Jahrgang 1946 ca. 6000 Flugstunden Ventus 2CM D-KFAA