

Mit dem ULF-2 nach Schottland

von Klaus Meitzner am 20.Jun.2002 17:35

Klaus Meitzner Am Kuhzaun 43 28844 Weyhe Tel. 01732168943

Mit dem selbstgebauten Ultraleichtflugzeug ULF-2 nach Schottland
Schottland-das war schon immer einer der vielen Träume die man so hat. Zwischen
Gebirgsflugeinweisung in Puimoisson und Fluglehrer Ausbildung in Pyrmont waren noch gut
zwei Wochen Zeit um mit dem Ulf-2 D-MUKM etwas zu unternehmen. Jeppesen Karten
bestellen, Zelt und Luftmatratze kaufen. Es ist ja nicht viel was man wirklich braucht.
Das Verstauen in dem kleinen Flieger hat am längsten gedauert. Am Sonntag, den 14.4.2002
Abflug aus Hoya bei Bremen. Zwischenlandung in Melle, Herrman leiht mir die noch fehlende
Karte, um durch Holland, Belgien und Frankreich zu fliegen.

In Borkenberge die erste Probeübernachtung im Zelt. Bernd und Wolfgang verabschieden
mich mit skeptischen Blicken.

Flugplan bis nach Ostende. Dutch Mil meint: „Your Reading is horrible“. Kann ja nur mein
Funkgerät gemeint haben, nicht mein Englisch.

Als ich in Ostende lande, meint die nette Stimme vom Tower

„Normalerweise nehmen wir keine Flugzeuge ohne Transponder an.“ Beim Rollen hinter dem
-Follow Me- habe ich Mühe den Kurs zu halten, das Spornrad ist platt. Reifen flicken in
Ostende.

Dienstag. Flugplan nach Southend on Sea aufgeben, warum auf 5000 ft fragt der Lotse, weil
ich aus dieser Höhe bei Motorausfall mitten über dem Kanal noch Land erreichen kann. Ist
genehmigt. Start in Ostende, an Dünkirchen vorbei in Calais habe ich 5000 ft erreicht und
nehme Kurs auf die englische Küste. Luft anhalten, Backen zusammenkneifen, der gute
Citroen Visa Motor hat auch nicht gemerkt, daß er über Wasser fliegt, und nach 20 Minuten
hatte ich die englische Küste bei Dover unter mir.

(War garnicht so schwierig. Brüssel Info, Lille Info und London Info haben mir immer das
Gefühl gegeben nicht allein zu sein.) An Canterbury vorbei ging es nach Southend on Sea.(In
Southend nimmt mich eine Hausfrau in ihrem Auto mit in den nächsten Ort damit ich aus einer
'cash machine' mit meiner EC Karte englische Pfund ziehen kann.) Beim Start in Southend
sagt der Controller auf dem Turm, -KM line up 30-,ich rolle auf die Startbahn und nach kurzem
Warten gebe ich Gas und starte. Am Ende der Startbahn in 100 m Höhe erreicht mich der
Spruch des Controllers,- KM clear for take off-. Na, das war ja wohl nichts. Ein Besuch in
Duxford im Imperial War Museum ist wohl ein MUSS für jeden Englandflieger. Es ist
bewunderswert, wie die Engländer so viele Flugzeuge flugbereit halten.(Die Begeisterung
über die gewonnene Luftschlacht um England ist ungebrochen.) In Fenland baue ich wieder
mein Zelt auf. Der nächste Futternapf ist 8 km entfernt. Ohne zu zögern leiht mir ein
Engländer sein rechts gesteuertes Auto, damit ich auf der linken Straßenseite zu einem Pub
zum Essen fahren kann. Am nächsten Tag sehe ich bei Kirton in Lindsey Segelflugzeuge.
Kurz entschlossen Gas raus und landen. Wenn man mit so einem selbstgebauten Flugzeug
bis nach England kommt und sich dann noch als Segelflieger outed, ist die Begeisterung doch
recht groß. Mit einer Tasse Tee und einem Tip zum nächsten Segelflugplatz ging es weiter
nach Norden. Sutton Bank, der Platz des Yorkshire Gliding Clubs liegt auf einem
landschaftlich reizvollen Hochplateau mit guten Hang- und Wellenflugmöglichkeiten.

Auffälliges Merkmal ist ein in den Kalkstein gekratztes riesiges weißes Pferd. Gutes Essen
gibt es im Dorf unterhalb des Flugplatzes nach einer schönen Wanderung.

(Auch auf diesem Flugplatz fast nur deutsche Segelflugzeuge.) Das Wetter ist gut und so zieht
es mich weiter nach Norden. Hier beginnt Schottland mit seinen flachen Bergkuppen, ohne
Bäume. Die Eichen haben die Engländer schon vor 300 Jahren abgeholzt um ihre Flotte zu
bauen. Hier gibt es nur noch Heide und Moor unterbrochen von abgebrannter Heide als
Weidefläche für Schafe. Über den Firth of Forth nach Portmoek, 20 km nordöstlich von
Edinburgh. Ein freundlicher Schotte bringt mich noch zur nächsten Bahnstation.

Mit der Nahverkehrsbahn fahre ich nach Edinburgh.

Wuchtige Gebäude aus Schottischem Granit, eine prächtige Burg, bunte Grünanlagen und
gemütliche Pubs. Am nächsten Tag bläst in Portmoek ein kräftiger Hangwind. Ob das wohl für
den ULF-2 reicht? Es reicht. 2 Stunden segel ich an dem 6 km langen Hang. Thermikblasen
bringt mich auch schon mal 300 m höher. In einem Winkel von 60 Grad setze ich mit
abgestelltem Triebwerk zur Landung an und kann den Platz nicht erreichen. Nach zwei
90 Grad Kurven sitze ich auf dem Acker vor dem Flugplatz. Nach zwei weiteren 180 Grad

Kurven auf dem Acker hüpfte ich nun mit Motorkraft über Graben und Hecke in den Flugplatz. Peinlich, peinlich. Trotz intensiven Suchens kann ich den Farmer nicht finden, um mit ihm die Sache zu regeln. 120 km weiter nördlich in Aboyne erreicht mich am nächsten Tag der Anruf von Farmer Mike Silver.

Kein Wort von Polizei und Schadenersatz, aber bei einer Flasche Whisky wollte er doch den German mal kennen lernen, der auf seinem Acker gelandet ist.

Trotz des starken Windes entschließe ich mich noch, von Portmoek nach Aboyne zu fliegen. Mit einem Vorhaltewinkel von 45 Grad fliege ich über den Firth of Thy. Bei Dundee erkenne ich die Eisenbahnbrücke. Wer erinnert sich an das Gedicht- Die Brücke über den Thy-. Als der Nachtexpress aus Edinburgh auf die Brücke fährt und diese bei Sturm und Regen unter dem Zug zusammenbricht, alle ertrinken in den Fluten des Thy.

Der Flug nach Aboyne ist sehr turbulent. Ruhige Wellenaufwinde und starke Rotoren schütteln mich ganz schön durcheinander. In Aboyne suche ich Windschutz hinter einer Halle. Der Wind und die Boeigkeit sind so heftig, daß ich ungern das Flugzeug verlasse. Mit der Blitzlampe versuche ich, auf mich aufmerksam zu machen.

Es dauert eine ganze Weile, bis ich entdeckt werde und Dave ans Flugzeug kommt, und mir eine Tasse Tee anbietet. (Vorher haben sie sich noch gestritten wer als erster ans Flugzeug gehen muß, denn wer bei solch einem Wetter fliegt, der hat die Hosen sicherlich gestrichen voll.) Für den ULF ist noch Platz in einer Halle und ich finde auch ein trockenes Bett im Clubhaus. Aboyne, 40 km westlich von Aberdeen ist DAS schottische Wellenflugzentrum. Das ganze Jahr über besteht die Möglichkeit, bei westlichen Winden Höhen bis 37000 ft zu erreichen. Der Club verleiht ein gutes Sortiment deutscher Segelflugzeuge, alle mit Sauerstoff ausgerüstet. (Die ganze Batterie Malt Whisky ausprobiert. Samstag. Der Arm ist zu kurz um den dicken Kopf zu kratzen. Ich betrachte die Geschäftigkeit einer schottischen Kleinstadt, Rugbyspieler beim Training.) Mit Nody Knogles, Tornado Pilot aus Kinloss, mach ich noch einen Start auf dem Puchacz. Schneebedeckte Highlands, Aberdeen und die Nordsee im Osten, Schloß Balmoral, die Sommerresidenz der Queen liegt nur 10 km entfernt. Das Wetter wird nicht besser. Ich mache eine 4 stündige Wanderung durch Heide, Moor und Wald, spärliche Felder und steinige Schafweiden, verlassene Bauernhöfe. Unserer Lüneburger Heide sehr ähnlich, nur diese Hügel bestehen nicht aus Endmoränen der Gletscher sondern das Eis hat die Granitberge rund gehobelt. (Am nächsten Tag zeigt mir Sue, eine Fluglehreranwärterin und Geologin ein wunderschönes Tal.) Nachmittags versuche ich noch, mit dem ULF weiterzukommen, muß aber nach 20 km umdrehen, es regnet und die Wolken liegen auf.

Am nächsten Morgen strahlend blauer Himmel. Dave setzt mir noch ein kleines schottisches Frühstück vor, drei Spiegeleier, Schinken satt, Toast, Kaffee. Um 8:00 bin ich in der Luft, vorbei geht es an den schneebedeckten, baumlosen Highlands. Bei Kinloss und Lossiemouth sehe ich Tornados aufsteigen, die in den Highlands mit ihrem Terrain Following System Tiefstflüge üben. Östlich von Inverness überquere ich den Moray Firth. Ölbohrplattformen werden in den Buchten gewartet oder verschrottet, weitere Bohrplattformen erkenne ich draußen in der Nordsee. Hier werden Gas und Öl gefördert, die Schätze Schottlands, der Reichtum Englands. Bei Helmsdale, 40 km vor Wick, der nördlichen Spitze Schottlands, muß ich wegen schlechten Wetters umdrehen. In Dornoch lande ich auf einem unbesetzten Flugplatz. Es gibt nur einen Briefkasten für die Landemeldung und Landegebühren, aber kein Benzin. Treibstoffmenge kontrollieren, ich muß zurück nach Inverness. Am helllichten Tag lande ich bei voller Landebahnbefeuerung auf dem Verkehrsflugplatz Inverness, was für ein Empfang. Der 20 t Avgas Tankwagen fährt vor, mit seinem dicken Rüssel pumpt er mir 32 l Benzin in den 33 l fassenden Tank.Naja!

Gegen Mittag starte ich zu dem 140 km südwestlich gelegenen Oban an der Westküste Schottlands. Der Canal of Caledonia mit seinen steil abfallenden Berghängen bietet nur ganz wenige Außenlandefelder. Nach guter Segelfliegererfahrung immer das letzte Landfeld im Gedächtnis behalten und nach der nächsten grünen Briefmarke Ausschau halten. Am Loch Ness hat sich Nessi ganz kurz gezeigt, aber vor Schreck konnte ich garnicht so schnell fotografieren. (Die Landschaft ist eigentlich viel zu schön, um so schnell darüber hinwegzufliegen, wandern, paddeln, reiten, radfahren wären die richtige Fortbewegung.) 30 km vor Oban fängt es wieder an zu regnen, die Sicht wird schlechter, die letzten Berge muß ich umfliegen und im Regen setze ich in Oban auf. Der ULF-2 findet einen trockenen Platz in einer Halle und ich ein trockenes Bett im Lochnell Arms Hotel. Der Ort lebt von Tourismus, Lachsfarmen, Umweltforschung, einem alten Castel. Ein gutes schottisches Frühstück, zwei Bratwürstchen, drei Scheiben Schinken, eine Scheibe Blutwurst, zwei

Spiegeleier, Tomaten, Pilze, weiße Bohnen Toast, Kaffee, Saft, das hält den ganzen Tag vor. (Draußen am Flugplatz erwartet mich schon Paul Keegan. Er hat sein ganzes Geld in den Flugplatz investiert, nun hat er keine Mittel mehr, um sein eigenes Flugzeug zu fliegen, da wäre ein ULF-2 genau das Richtige für ihn.) Rückseitenwetterlage, Sicht glasklar bis zum Horizont. Der Flug Richtung Glasgow wird zu einem Erlebnis. Im Hintergrund die schneebedeckten Highlands, Hügellandschaft mit Mooren, Heide und Weideflächen, spärlicher Baumbestand, zur westlichen Seite die Buchten, Inseln und Landzungen, einfach herrlich. Scotch Control, Glasgow Tower und London Information sehen mich auch ohne Transponder auf ihren Radarschirmen und führen mich sicher durch die kontrollierten Lufträume. An Lockerbie vorbei, wo der von Terroristen gesprengte Jumbojet abstürzte, nach Carlisle. Tanken für den ULF, Lunch für den Piloten und weiter geht es Richtung Chipping, einem Segelflugplatz nördlich von Blackpool. Der Platz liegt im Regen. Warton Tower führt mich zu dem UL Flugplatz Tarn Farm. Die Koordinaten stimmen, die Beschreibung stimmt, und ich sehe den Flugplatz nicht. Erst als ich tiefer fliege, sehe ich ein kleines C-Flugleitungsan einer Tür.

Und der Platz? Tausend vierbeinige Rasenmäher halten das Gras kurz, Schafe. Keine Chance zu landen. Ich will schon auf der einladenden Rasenfläche einer Pferderennbahn landen, aber Warton Control meint, es wäre wohl besser, wenn ich auf dem Verkehrsflugplatz Blackpool lande. Der Küstenlinie folgend, an Mini Eifeltürmen, Riesenrädern, Landungsbrücken vorbei lande ich in Blackpool International. Bevor ich 70.-€ für eine Übernachtung im Hotel ausbebe, baue ich lieber mein Zelt auf, diesmal aber außerhalb des streng bewachten Verkehrsflughafens. Nach Mini Frühstück und Mini Morgentoilette geht es an Liverpool vorbei nach Hawarden, dem Werksflugplatz der Airbuswerke Chester. Hier werden die Tragflächen aller Airbus Typen hergestellt. Anknüpfend an alte Zeiten, in denen noch Auszubildende zwischen Chester und Airbus Bremen ausgetauscht wurden, finde ich Gary Griffiths, den jetzigen Ausbildungsleiter. Darren, einer seiner Ausbilder, zeigt mir die 75 m langen Portalfräsmaschinen. Die riesigen Vorrichtungen, in denen aus kugelstrahlverformter Ober- und Unterschale, Holmen und Rippen die Flügelkästen zusammengebaut werden. Die Fertigung der HS 125, einem Geschäftsreiseflugzeug mit bis zu 12 Sitzen. Tankstopp in Tatenham bei Derby, Zwischenlandung in Otherton einem reinen UL Flugplatz, viele Bastler mit schwarzen Händen und neugierigen Gesichtern als sie den ULF unter die Lupe nehmen.

Landung auf dem Segelflugplatz in Snitterfield. Stratford on Avon, die Geburtsstadt von William Shakespeare, liegt in der Nähe. Lange, lachende Gesichter bei den Segelfliegern, aus allen Richtungen kommen sie auf meinen kleinen Flieger zu. Hier stimmt etwas nicht. Auf diesem Segelflugplatz ist noch nie etwas Motorisiertes gelandet und schon garnicht gestartet. Hier gibt es auch keine Motorsegler. Kurz erzählt Woher und Wohin und alle sind freundlich und begeistert, ich brauchte auch garnicht aus meinem Flieger klettern, auf dem Absatz kehrt und zum nächsten Segelflugplatz Bidford. (Mit Paul Bloore fahre ich ins nächste China food take away. Das Essen ist so reichlich, daß Chris auch noch satt wird. Bei zwei Kannen Bier aus seinem Geheimdepot hat er mir viel aus seinem bewegten Fliegerleben zu erzählen.) Im Gegensatz zu Deutschland sind hier zur Zeit beste Segelflugbedingungen. So werden mitten in der Woche viele Flugzeuge für Überlandflüge vorbereitet. Auf dem Flug nach Popham muß ich durch die Kontrollzone von Brize Norton, die Wolkendecke ist zu niedrig, die Kontrollerin lenkt mich nach links und rechts, hoch und runter und so schafft sie es, daß ihre Airliner unter mir starten und landen können. In Popham ist an diesem Wochenende ein großes Ultraleicht Flugzeug Treffen angesagt. (Viele Teilnehmer treffen schon am Freitag ein, alle haben Hunger und Durst. Aber der Flugplatz Pub hat nur eine Lizenz bis 17:00, danach gibt es nichts mehr. Im Umkreis von 5 km gibt es kein Bier. Sitten sind das!) Am nächsten Morgen fallen die Trikes und Ultraleichten wie die Heuschrecken ein. Ein paar Leute regeln den ankommenden und abgehenden Verkehr wie Verkehrspolizisten auf einer Straßenkreuzung. Bis zum Mittag stehen ca. 250 fliegende Geräte auf dem Platz, sehr viele Trikes, eine Ikarus C22 war wohl das Modernste. Irgendwie haben die Engländer nicht mitgekriegt, was es für eine rasante Entwicklung auf dem Kontinent in den letzten 10 Jahren gegeben hat. Gegen Mittag wird mir das Treiben so bunt. Die Hälfte der Besucher ist garnicht an den Flugzeugen interessiert sondern nur an den Kennzeichen, mit riesigen Fernrohren suchen sie den Himmel ab, hören den Funk ab und notieren sich kolonnenweise Kennzeichen - It's very populare in the UK-. Seltsam! Auf dem Flug nach Lydd komme ich an Segelflugplätzen vorbei, viel Bewegungsraum für Segelflugzeuge ist da auch nicht mehr, wenn ich die ICAO Karte ansehe. In Lydd wird der Flugplan aktiviert, voll getankt, die Wolkendecke ist nur 2000 ft hoch,

eigentlich zu niedrig um bei Motorausfall die Küste zu erreichen, aber der Citroen Visa Motor hat bisher nicht einmal gemuckt, warum sollte er es gerade in den kritischen 10 min tun. Und da ist ja noch Luftmatratze als Schwimmweste. London Info übergibt mich an Lille Info, Brüssel Info, Antwerpen Tower. Eigentlich wollte ich nonstop bis nach Wesel in Deutschland fliegen. Aber bei Balen, südöstlich von Antwerpen, stecke ich bei schlechter Sicht und Regen in der Warmfront, also landen.

Balen ist wohl DAS belgische Segelflugzentrum, sehr viele Vereine auch ein deutscher Verein aus Viersen sind am Platz. Beim Rollen über den Platz habe ich einen Vorderreifen plattgefahren. Rudi, der Wirt, bietet mir einen Schlafplatz im Briefingraum an. Nach Rudis gutem Essen treffe ich auf Viersener Segelflieger um Peter Stein. Die Nacht wird kurz, bis drei Uhr wird nebenan kräftig gefeiert und um 7:00 kam die Putzfrau, die machte genausoviel Krach, aber einen Kaffee hat sie mir angeboten. Frühstück gibt es bei Peter Stein im Wohnwagen, den er mir für die nächste Nacht anbietet. Gemeinsam wird der Reifen geflickt, das Wetter bleibt aber schlecht. Flugplan aufgeben, innerhalb von einer halben Stunde muß ich noch über zwei Grenzen fliegen. Tankstopp in Dinslaken, in Borkenberge melde ich mich über Funk, Bernd und Wolfgang die mich vor zwei Wochen verabschiedet hatten, stehen mit einer Dimona am Rollhaltepunkt, starten und begleiten mich noch ein Stück Richtung Hoya. Was für ein netter Empfang. Im der Staubewölkung des Wiehengebirges muß ich noch einmal richtig tief runter, aber Bremen Info meldet weiter nördlich brauchbare Sichten und Untergrenzen. Glücklich und zufrieden lande ich nach 16 Tagen wieder in Hoya. 3500 km Flugweg in 35 Flugstunden liegen hinter mir.

Der ULF-2 mit seinem Citroen Visa Motor hat sich voll bewährt.

Das macht Lust auf mehr.

Zum Beispiel im Frühjahr 2004 mit dem Ultraleichtflugzeug von Paris nach Peking

Klaus Meitzner

k.meitzner@t-online.de