



Der Hinflug

An einem sonnigen Donnerstag Vormittag traf ich mich mit meinem Freund und ehemaligen Fluglehrer Kai Naujokat auf dem Flugplatz in Donaueschingen. Die Flugvorbereitungen waren abgeschlossen, die Flugpläne aufgegeben und die Maschine gecheckt und vollgetankt. Dies bedeutete in diesem Falle ein Helikopter des Typs R22 Beta von Robinson.

Aufgrund des limitierten Abfluggewichts, konnten wir nur sehr wenig Gepäck mit uns nehmen. Dieses galt es in die kleinen Gepäckräume unter den Sitzen unterzubringen.

So starteten wir am 4. September 2003 um 05:39 UTC (= Mitteleuropäische Sommerzeit minus zwei Stunden) zu unserem ersten Etappenziel, Lahr im Schwarzwald. Dort wollten wir noch einmal voll tanken, um Charleville Mezières in der Mitte Frankreichs mit einer Spritreserve von dreißig Minuten erreichen zu können. Der Flug in den Morgenstunden über den Schwarzwald, mit seinen Tälern und verschlafenen Dörfern war kaum wahrzunehmen und dank einer leichten Rückenwindkomponente, die uns bis England begleiten sollte, waren wir nach nur 30 Minuten Flugzeit in Lahr gelandet.

Nachdem wir unsere R22 in Lahr mit 20 Litern Flugbenzin betrankt hatten, erhoben wir uns erneut in die Luft. Neuer Kurs war 310° auf dem wir nach einer Flugzeit von 10 Minuten den Rhein und damit Deutschland hinter uns ließen. Frankreich begrüßte uns mit Sonnenschein und wunderschönen elsässischen Landschaftsbildern. Der weitere Flug durch Frankreich quer durch sämtliche Flugbeschränkungsgebiete stellte sich wesentlich unproblematischer dar, als ich ursprünglich gedacht hatte. Auf neuem Kurs galt es nun Sarrebourg zu überfliegen, um dann nach einer weiteren Stunde die Stadt Metz nördlich zu passieren. Wir flogen weiter nach Sedan dem Fluss Meuse folgend nach Charleville Mezières. Um 08:49 UTC landeten wir nordwestlich der Stadt auf dem dazugehörigen Flugplatz.

Der Flugplatz von Charleville gibt einem als Pilot keine direkten Anweisungen mit Hilfe eines Lotsen. So ist jeder Luftfahrzeugführer angehalten, sich auf dementsprechend veröffentlichten Funkfrequenzen zu melden und sich mit anderen Verkehrsteilnehmern abzustimmen. Hier angekommen genehmigten wir uns und unserer Maschine eine kleine Verschnaufpause. Wir bekamen einen Kaffee und unsere R22 100 Liter Flugbenzin. Der Helikopter wurde noch kurz einer Sichtkontrolle



unterzogen, dann machten wir uns auf in Richtung Calais. Dies sollte unser letzter Stopp vor dem Überflug des Ärmelkanals werden.

In Calais angekommen, ging es gleich ans Ausfüllen des Flugplans für die Kanalüberquerung. Eine alte Mirage zierte das Vorfeld, und man schmeckte den leichten Salzgehalt in der Luft. Die Schwimmwesten wurden angelegt und wir hoben um 13:09 UTC ab, um uns über den Kanal nach Dover, England zu begeben.

Aufgrund von Dunst war die Sicht über dem Meer sehr eingeschränkt. Es war uns erst wenige Meilen vor England möglich, die White Cliffs – steil abfallende, weiße Küstenfelsen - zu entdecken. Auf dem Wasser waren Fähren, Tanker und Hovercrafts unterwegs, so dass wir uns nicht so einsam über der Nordsee vorkamen. Nach 25 Minuten Flugzeit hatten wir den Seeweg hinter uns und das Festland hatte uns wieder.

Wir folgten der Küstenlinie westwärts. Da die White Cliffs teilweise sehr hoch aus dem Meer ragten, konnten wir trotz Einhaltung einer Sicherheits-Mindesthöhe auf gleichem Niveau einer Küstenstraße fliegen. Das ermöglichte uns eine gemeinsame „Fahrt“ mit den sich auf der Straße befindlichen Autos – ein lustiges und unterhaltsames Zwischenspiel.



Sehenswürdigkeiten reihten sich kurzfristig aneinander. Nach Schlössern, Burgen und Ruinen folgte das alte, berühmte Strandbad, die Brighton Arena.

Endlich konnten wir nach 05:57 Flugzeit auch den Goodwood Race Circuit von weitem ausmachen. Wir waren glücklich, angekommen zu sein, denn wie erhofft, sollte uns hier ein Automobil-Spektakel der Extraklasse erwarten.



Goodwood

Mit der Landung inmitten des Goodwood Race Circuit flogen wir sozusagen wie mit einer Zeitmaschine in die vergangenen aktiven Jahre (1948-1966) der legendären Rennen zurück. Der Flugplatz liegt im Zentrum der bis zum heutigen Tage unveränderten Strecke und kann zwischen den einzelnen Rennsegmenten für An- und Abflüge benutzt werden. Somit setzt man inmitten des ganzen Spektakels auf und befindet sich unmittelbar am Ort des Geschehens – ohne lästige Anfahrtstaus oder Parkplatzsuche. So kamen wir in den Genuss, unsere R22 neben die Bell 206 von Sterling Moss

zu platzieren. Dies vermittelte auch uns das Gefühl eines gewissen Privilegs.



Der ohrenbetäubender Lärm der uralten Rennmotoren war sofort zu hören. Dieser Krach war noch von den Showläufen, denn die eigentlichen Rennen sollten erst an den darauf folgenden Tagen stattfinden. So blieb uns etwas Zeit die Maschine zu vertauen, die Tickets für Tribünenplätze zu ordern und die Autos auf ihren Ausstellungsplätzen zu bestaunen.



2 0 0 3 P R E S S R E L E A S E

Der folgende Tag begann wie der letzte geendet hatte – mit gewaltigem Motorenlärm. Auch die Eindrücke, die uns die nächsten drei Tage noch erwarten sollten, erfüllten unsere kühnsten Träume. So war zum Beispiel die Bekleidung des kompletten Personals übereinstimmend mit der Mode der damaligen Zeit. Zuschauer liefen mit frischen Fish&Chips in Zeitungspapier an einem vorüber. Eisverkäufer verkauften ihre selbstgemachte Ware aus einem alten Eiswagen der 50er Jahre heraus.



Marshalls in weißen Mänteln und mit karierten Mützen waren für den reibungslosen Ablauf verantwortlich. Bobbys in damaliger Uniform schauten pro forma nach Recht und Ordnung. Der Shuttelservice innerhalb des Goodwood-Motodromes wurde von Kriegsveteranen mit ihren Militärjeeps gedeckt. Ladies in farbenprächtigen, stilvollen Kleidern schmückten die Tribüne der Start- und Zielgeraden. Ihre Partner, ebenfalls korrekt nach der Zeit gekleidete Gentlemen, umwarben die Damen nach alter Schule.





Hier und da vermochte man einen Nase voll feinem englischen Tabak zu riechen. Manche Gäste nahmen ihre Drinks im Schatten der weißen Leinenzelte auf Deckchairs zu sich, andere hingegen bevorzugten ein Picknick auf einer der vielzähligen Rasenflächen.



Unser Kopf war schon voll von Eindrücken, als wir um eine Ecke bogen und uns inmitten einer Szenerie der Sechziger befanden. Dort befanden sich ein Barbier, ein Kiosk, ein Schrotthändler, natürlich eine Auto-Reparaturwerkstatt, ein Motorrollerladen und hunderte von detailgetreu gekleideten Personen, welche das Gesamtbild vervollständigten.



Die Rennen

Das Aussehen, die Geräusche, der Geruch und die Örtlichkeit waren komplett aufeinander abgestimmt. Kurz gesagt, die Atmosphäre war genau so wie sie sein sollte. Die großen Tage von Goodwood lebten wieder auf. Denken Sie nicht eine Sekunde daran, dass die Rennen, die wir genossen, gestellt waren. Alle Rennen waren real und wurden tatsächlich unter Rennbedingungen der damaligen Zeit ausgetragen.

Ins Leben gerufen wurde das Goodwood Revival vom Earl of March 1998. Dieser erfüllte sich einen Traum, da die Rennstrecke ursprünglich von seinem Großvater 1948 gegründet worden war. Heute ist das Wochenende der Zeitpunkt, an dem die Tore zur modernen Welt geschlossen werden und sowohl Zuschauer als auch Teilnehmer zu dem mitnimmt, was Lord March als einen „magical step back in time“ beschreibt.

Das Goodwood-Revival Programm bietet dem Motorsportbegeisterten insgesamt 13 Rennen an diesem Wochenende an. Unter anderem:

- Goodwood-Trophy: Formel I und Formel II der Zeit zwischen 1948 und 1954
- Madgewick Cup: Vierzehn-Runden-Rennen für Sportwagen mit Hubraum unter 2,5 Liter der Zeit zwischen 1955 und 1960
- The Royal Automobile Club TT Celebration: Einstunden-Rennen für geschlossene Cockpits der Zeit zwischen 1960 und 1964
- Sussex Trophy: Vierzen-Runden-Rennen für Weltmeisterschaftssportwagen der Zeit zwischen 1955 und 1960

Natürlich sind wie zu erwarten die spektakulärsten und wohl schönsten Automobile an diesem Wochenende zu bestaunen. Und nicht nur stehend, wie in einem Museum, sondern in voller Aktion. Obwohl die Wagen an diesem Wochenende einen Gesamtwert von mehr als 30 Millionen Pfund aufwiesen, wurde mit dem Material nicht schonend umgegangen. Viele Motorschäden, Ausfälle und kleiner Blechschäden waren keine Seltenheit. Aber auch Totalschäden kamen vor und riefen bei Zuschauern und Fahrern großes Bedauern aus.



Hier nur eine kleine Auswahl der wohl schönsten Automobile der damaligen Zeit, die in Englands Süden zu bewundern waren:

Ford GT 40 (Bild 1 unten), Alpha Romeo Giulia (Bild 2 unten), Jaguar E Type, AC Cobra, Porsche 904 GTS, Maserati 300 S, Ferrari 250 LM, Chevrolet Corvette



Bild 1



Bild 2



The Stars & The Cars

Es waren natürlich nicht nur berühmte Wagen zu sehen, sondern auch dabei berühmte Fahrer. So zum Beispiel:

Rowan Atkinson (Mr. Bean) in einem Ford Falcon Sprint in der „St. Mary`s Trophy“

Gerhard Berger (Formel 1 BMW) in einem Ferrari 250 GTO in der „Royal Automobile Club Celebration“

Juan Manuel Fangio II in einem Jaguar E Type in der „Royal Automobile Club Celebration“

Damon Hill in einem Honda RS 1000 in der „Tribute to Berry Sheene“

Sterling Moss in einem Austin Martin DB 3S in der „Freddy March Memorial Trophy“





London

Da wir uns so nahe an der Hauptstadt Englands befanden, wollten wir uns einen Trip dahin nicht nehmen lassen. Am Abend zuvor bereitete ich mich noch einmal auf den Flug vor, immerhin wollten wir ja Europas größten Flughäfen anfliegen – London Heathrow.

Da es über der Innenstadt von London für einmotorige Helikopter nur der Flugweg entlang der Themse erlaubt ist, blieb uns nichts anderes übrig, als die bekanntesten Sehenswürdigkeiten Londons zu überfliegen. Wir konnten hier also den Tower of London, das Riesenrad, die Tower Bridge und die Isle of Docks auf Fotos festhalten.



Die Tower Bridge in London von meinem Heli aus gesehen



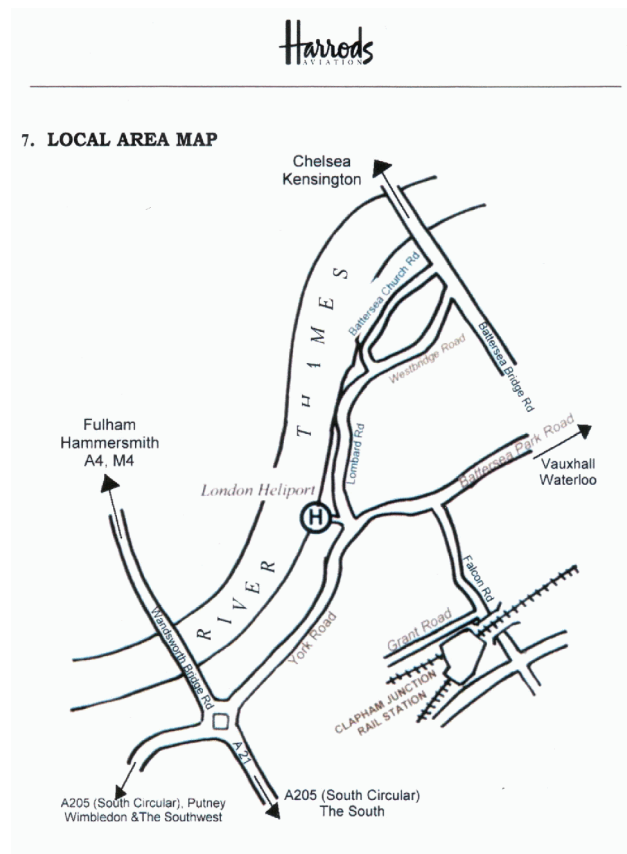
2 0 0 3 P R E S S R E L E A S E

Einen Tag später wollte wir uns auf den London Heliport einweisen lassen. Dieser zentral in der Stadtmitte auf der Themse gelegene Heliport des Kaufhauses Harrods ist nur nach einem Flug mit einem Sachverständigen einer dort ansässigen Flugschule gestattet.

Nach einer halbstündigen Bodeneinweisung der Fa. Elite Helicopter aus Chichester stieg bei mir Mr. Julian Fanshaw, ein Flugkapitän mit nahezu 10.000 Flugstunden, in unseren Robinson mit ein. Er war zwar der erfahrenere Pilot, war aber nicht im Besitz einer gültigen Lizenz für die R22.

Wir starteten um 14:21 UTC zu einem erneuten Überflug Londons, dieses mal jedoch mit einer Abschlusslandung auf dem Harrods Heliport.

Nach kurzer Kaffeepause und einem Blick über die Mauern des Helipads ins Innere der Stadt, landeten wir nach circa einer Stunde wieder in Goodwood auf dem Race Circuit. Dort ließ ich mir stolz den Flug in meinem Flugbuch von Julian bestätigen.



Der Rückflug



Früh am Sonntag Morgen machten wir uns wieder an den Heimweg. Der Flugplan war bereits aufgegeben, und so konnten wir um 08:00 UTC wieder in Richtung Küste und Heimat starten. Es war ein wunderschöner, klarer Morgen und somit war auch die Kanalüberquerung ein wahrer Genuss. Die Flugsichten betrug etliche Kilometer und so war es möglich Calais von England aus zu sehen.

Die Landung in Charleville war aus Spritmangel unumgänglich, jedoch konnte uns zu diesem Zeitpunkt keiner garantieren, dass der dort ansässige Sportfliegerclub Personal zur Betankung vor Ort hätte. So gingen wir mit Ungewissheit zur Landung. Nach zehnminütiger erfolgloser Suche nach einem „Tankwart“, erbarmte sich der Cafébesitzer und half uns aus unserer misslichen Lage.

Nach Auffüllen unserer leeren Tanks verlief der weitere Rückflug von einem kleinen Wetter bedingten Umweg um Strasbourg reibungslos. Nach passieren des Rheins hatten wir wieder deutschen Boden und den Schwarzwald unter und Donaueschingen vor uns.

Voller Eindrücke sollte diese Reise zu Ende gehen.

Noch lange Zeit später denke ich noch immer an den Flug nach Goodwood und meine Erlebnisse zurück.

Ein Ereignis, welches sich in meinem Leben sicherlich noch einmal wiederholen wird...

Am Ende möchte ich es nicht verpassen, Danke zu sagen:

- Kai Naujokat für die Idee und die moralische und fachliche Unterstützung
- Julian Fanshaw für die freundliche Einweisung auf dem London Heliport
- Der D-HTCH, unserer R22, die uns immer wieder sicher und zuverlässig ans gewünschte Ziel brachte