

An aerial night photograph of an airport runway. The runway is illuminated by a central line of lights and side lights, receding into the distance. A small aircraft is visible on the tarmac near the runway's end. The sky is dark, and the surrounding landscape is dimly lit.

Siegfried H. Kottusch

Himmel, Erde, Apfelschorle

Ein Ausflug

Siegfried H. Kottysch

Himmel, Erde, Apfelschorle

Ein Ausflug

Copyright 1998-2000 © by Siegfried H. Kottysch
Marderstraat 10
D-22399 Hamburg
Tel.: +49 - (0)40 - 60 67 - 11 58
Fax: +49 - (0)40 - 60 67 - 11 57

Mai 1998

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Genehmigung

Prolog

Ich weiß es nicht.

Das heißt, ich weiß es schon, nur kann ich es schwer beschreiben. Die Frage, was mir denn am Fliegen, am Selber-Fliegen so besonders gefällt, wird oft gestellt. „Ach, du fliegst? Mit so Sportflugzeugen?“

Damit geht's schon los. 'Sportflugzeuge'. Die Meinung der 'breiten' Öffentlichkeit eben. Demnach müßte jedes Auto, das kein Bus oder LKW ist, ein 'Sportauto' sein. Die richtigere Einteilung, nämlich in Passagier- und Transportflugzeuge, Geschäftsreiseflugzeuge, Privatflugzeuge und Flugzeuge für den Kunstflug, interessiert keinen. Darum lasse ich mich hier auch nicht breit darüber aus.

Was mich also am Fliegen so reizt, ich weiß es nicht wirklich. Es ist wohl ein Konglomerat aus vielen, für sich allein eher unwesentlichen Dingen. Das Runtergucken zum Beispiel. Halt, ihr Psychologen! Nicht gleich analysieren! Einfach nur hinnehmen. Das Abheben. Dieses selbstbewußte Gefühl, durch gelernte Fähigkeiten einen Haufen Aluminium, Elektronik, Kunststoff und Leder in die dritte Dimension zu bringen. Und dort auch so lange zu halten, bis man wieder runter will.

Es läßt sich nicht vermeiden, daß hier ein paar Fachausdrücke und Piloten-Englisch vorkommen. Diese im Text zu erklären, würde den Inhalt für die, die es verstehen, unnötig aufblähen. Da ich aber auch für Nicht-Piloten geschrieben habe, findet sich am Ende ein Index, in dem alle kursiv gesetzten Ausdrücke erläutert werden. In der Reihenfolge ihres Auftretens im Text.

Wenn Sie nur halb so viel Spaß beim Lesen haben, wie wir bei unserem Ausflug, dann hat sich das Aufschreiben gelohnt.

Ihr
Siegfried H. Kottysch

Vorbereitungen

Donnerstag, 23. April, 12:50

Wahnsinn!

Ein Superwetter! Die noch junge Sonne macht die Aprilluft mild und durchsichtig. Für morgen Nachmittag haben wir „unsere“ *D-EORF* gechartert.

Wir wollen ein paar Trainingsflüge absolvieren, denn wir werden am 08. Mai für einen Vier-Tage-Trip in Hamburg starten. Vielleicht haben ja ein paar der Freunde, die wir besuchen wollen, Lust auf einen Rundflug. Und für Passagierbeförderung müssen wir in den vergangenen 90 Tagen jeder mindestens drei Flüge absolviert haben. Piloten zählen nicht als Passagiere. Die sind selbst schuld, wenn sie mitfliegen.

Und mit solch einem schönen Wetter haben wir angesichts der vergangenen Tage nicht gerechnet. Wie gesagt: Wahnsinn!

Freitag, 24. April, 11:20

Achdugrüneneune!

Das gestern muß ein schöner Traum gewesen sein. Es bläst und es regnet mit wenigen kurzen Unterbrechungen. Flugwetter anrufen.

„Guten Morgen! Was können Sie mir denn für heute nachmittag im Bereich Hamburg - Lübeck - Kiel für ein *VFR*-Wetter anbieten?“, frage ich die nette Dame von der Flugwetterwarte Hamburg mit krampfhafter Zuversicht (ich bin überzeugter Optimist!).

„Also, außerhalb der Schauertätigkeit gute bis sehr gute Sichten“. Aber es wird wenig ‘außerhalb der Schauertätigkeit’ geben! Naja, für ein paar Platzrunden wird’s schon reichen. Wir sind seit etwa fünf Monaten nicht mehr geflogen, und schließlich ist es für den ersten Flug nach so einer Zeitspanne ganz zweckmäßig, wenn zwei Piloten im Cockpit sitzen und sich gegenseitig kontrollieren. Ich bin zuversichtlich. Gunnar auch, dem ich die Situation telefonisch mitteile. Ich danach nicht mehr so sehr.

„Paß auf“, sagt Gunnar, und ich passe auf. „Ich muß die Kinder mitnehmen. Und da wir ja momentan noch keine Passagiere befördern dürfen, machen wir das so: Ich komme mit dem Auto nach Lübeck, und wenn wir dort unsere Platzrunden drehen, kann jeweils einer am Boden auf die Kinder aufpassen. Und du fliegst die Maschine nach Lübeck.“

Aha.

Also dann. Fliege ich halt die Maschine alleine nach Lübeck. Nicht, daß ich mir das nicht zutraute, aber nach einer längeren Flugpause wäre es mir doch lieber gewesen, zu zweit den ersten Flug zu machen. „OK, kein Problem“, sage ich, lege auf und seufze, aber nur ein bißchen.

14:40

Bin gerade mit meinen besonders ausführlichen Checks fertig und habe die Rollfreigabe zur *Runway 23* von *EDDH* bekommen, da wird es dunkel. Ich blicke während des Rollens Richtung Westen schräg nach oben und sehe eine bleifarbene Wand am Himmel. Dann prasselt auch schon der Regen so laut auf die *D-EORF*, daß das Brabbeln des mit 1000 Umdrehungen laufenden Propellers fast nicht mehr zu hören ist. Die Cessna schüttelt sich ärgerlich in den heftigen Böen, die der ansehnliche Schauer mit sich bringt. Als ich nach Norden zur *Holding Position U* eindrehe, wird das Seitenleitwerk des Fliegers so stark von links angeblasen, daß ich mein rechtes Bein im Ruder voll strecken muß, um weiter der gelben Linie folgen zu können. Vor mir steht wackelnd eine weitere Cessna.

Nach drei Minuten im *geleanten* Leerlauf frage ich *Hamburg Ground*: „Ist bekannt, wie lange das noch so gehen wird? Im Zweifel rolle ich erst mal wieder auf *Parking Position* und gehe einen Kaffee trinken“.

„Nöö, no problem, in drei, vier Minuten können Sie ‘raus. Und wenn Sie nach Süden über *DELTA* gehen, sollte das schon klappen, nach Lübeck“.

Die Cessna vor mir wird von einer Pilotin gesteuert, und als die wenig später *‘ready for departure’* meldet, staune ich ein bißchen. Während der Regen noch prasselt, erhascht mein Blick an den westlichen Himmel ein leichtes Aufhellen. Also melde ich mich ebenfalls fertig. Ich bekomme ein *‘line up’* und kurz darauf das *‘cleared for take-off’*. Noch in leichtem Regen hebe ich ab. Den Weg nach *DELTA* finde ich nach Kurs und Windberechnung (sehen kann ich noch nicht sehr weit) so präzise, daß ich mir selber auf die Schulter klopfte. Stolz! Das ging ja prima!

Die Landung in Lübeck ist die beste der letzten zwei, drei Jahre! Die Räder streicheln den Asphalt der Bahn, sanft setzt sich das Bugrad, und elegant rolle ich in den *taxiway* zum Vorfeld. Wo ist Gunnar? Der wird ganz schön neidisch sein!

Gunnar ist überhaupt noch nicht da. Keiner hat meine Weltmeister-Landung gesehen. Außer dem Tower natürlich.

Gunnar steckt im Stau. Die Sonne scheint! Da mache ich doch einfach mal ‘ne Platzrunde! Als ich gerade die Rollfreigabe erhalte, bricht der nächste Schauer los. Na und? Das kennen wir ja schon. Auch die zweite Landung ist absolut perfekt. Es bestätigt sich: Sofern man in der flugfreien

Zeit sich oft mit dem Fliegen theoretisch beschäftigt, was ich gern und oft tue, verlernt man nichts.

Die Starts und Landungen, die Gunnar später absolviert, sind in ihrer Qualität ein Spiegelbild meiner. Wir sind Asse!

Weil die Kinder auch gerne noch fliegen möchten, entschließen wir uns zu einem Abstecher nach Kiel. Es regnet.

Die Bodensicht ist ganz gut, aber irgendwie will die Landschaft nicht mit der Karte übereinstimmen. Aber die Fahrt stimmt, der Kurs stimmt, nach der *cross reference* mit Hilfe der Funknavigation wissen wir genau, wo wir sind. Und trotzdem - irgendwie sieht da unten alles anders aus. Sei's drum: Vertraue immer deinen Instrumenten mehr als deinem Gefühl, heißt eine Fliegerregel. Und so geht's auf dem rechnerisch richtigen Kurs weiter. Lediglich als Kiel Tower eine Positionsmeldung von uns haben will, kann ich, der ich die Navigation mache, nicht wirklich mit einer präzisen Angabe dienen. Kiel gibt uns ein *QDM*, welches mit unserem *Track* übereinstimmt! Wir liegen also richtig. Und als sie die Landebahnbefeuierung einschalten (warum eigentlich erst jetzt?), sehen wir, daß wir genau auf der Verlängerung der *center line* sitzen. Was uns im übrigen das *ILS*, das wir vorsorglich gerastet haben, ebenso bestätigt hatte,

Nach Hühnersuppe und Kaffee geht's dann zurück nach Lübeck, wo Gunnar sich und die Kinder wieder ins Auto verstaut und sich auf den Weg zurück nach Aumühle macht. Ich unterhalte mich bei einer Zigarette noch ein wenig mit der netten jungen Dame, die die Landegeühren kassiert. Dann muß ich los, denn in 20 Minuten ist Sunset. Es regnet jetzt dermaßen, daß ich ziemlich naß werde, als ich zur Pilotentür renne. Gunnar hatte die Maschine zwar so geparkt, daß eine Tragfläche bis auf zwei Meter an die Gebäudetür ragt und den Regen etwas abhält, aber der Wind...

Ich mache, daß ich hier wegkomme. Die Sicht ist dürftig. Aber der Kurs ist ja bekannt. Im Südosten Hamburgs rauscht's noch mal so richtig von oben. Später erfahre ich, daß zum selben Zeitpunkt Gunnar unter mir auf der Autobahn war und wegen des Regens auf 60 km/h verlangsamen mußte. Ich kann das nicht. Nachdem ich zuerst irrtümlich eine breite Straße für die A 24 gehalten habe, an der ich mich entlanghangeln will, um *DELTA* zu erreichen, ist der Anflug auf Fuhlsbüttel regenfrei und im Schein der Landebahnbefeuierung richtig schön. Wieder eine Bilderbuchlandung! Ich bin der Landeprofi!

Freitag, 1. Mai, 14:05

Gunnars Mutter öffnet mir die Tür in Aumühle.

Sie ist zu Besuch, und peinlicherweise erkenne ich sie zunächst nicht. Wir sitzen auf der Terasse in herrlichem Sonnenschein um einen großen

Tisch beim Essen. Es ist vielerlei Besuch da. Später haben wir dann Gelegenheit, unseren 'Deutschland-Pflug II' in groben Zügen zu planen.

Weil zwei Freunde, die wir unterwegs hatten besuchen wollen, beruflich und aus Krankheitsgründen ausgefallen sind („man wird ja nicht jünger...“), nimmt unser Plan eine neue Gestalt an.

Wir werden also zuerst einen Studienfreund von mir in Saarlouis besuchen, den ich 16 Jahre nicht gesehen habe. Danach soll's weiter nach Mainz gehen, wo Gunnar in der Nähe 'seinen' Winzer hat, den wir natürlich besuchen müssen. Am folgenden Tag ist dann wiederum ein Kurzbesuch bei einem Studienfreund von mir in Montabaur im Westerwald geplant, von wo aus wir am Nachmittag nach Landshut fliegen wollen. Hier will uns aus München eine Freundin von mir abholen. Am Sonntag wollen wir dann nach Salzburg und Wien. Am Montag dann nach Prag und Berlin, wo wir einen Piloten, den ich aus dem Internet kenne, treffen werden. Dann nach Hause.

Die Informationen über die anfallenden Kosten auf den großen Flughäfen habe ich bereits alle per Fax eingeholt. Teuer, aber noch erträglich.

Besonders gut hatte mir die Antwort aus 'Wiener Neustadt Ost' gefallen, einem kleineren Platz etwa 50 km südlich von Wien. Dorthin hatte ich eigentlich nur gefaxt, um einen Alternativ-Platz zu Wien zu haben, sollte es dort zu teuer sein. Das Antwortfax hatte aber eine so herzliche Atmosphäre vermittelt, daß wir beschlossen hatten, in jedem Fall dort kurz 'hereinzuschauen'!

Montabaur hat lediglich einen Segelflugplatz. Das dortige Schleppflugzeug hat natürlich eine generelle Landegenehmigung. Will ein 'fremdes' Motorflugzeug dort landen, muß erstens der Flugplatzhalter zustimmen und zweitens die Landes-Luftfahrtbehörde. Das ist im allgemeinen kein nennenswertes Problem

„Schönen guten Tag aus Hamburg“, röhre ich ins Telefon, als sich der Segelflugplatz Montabaur meldet. Ich telefoniere immer ziemlich laut. Weiß auch nicht, warum. Man hat mir schon mehrfach versichert, daß die Sprache elektronisch übertragen wird. Trotzdem brülle ich weiter. Jedenfalls meistens.

„Wir werden am 09. Mai auf einem Ausflug durch Deutschland sein und möchten einen alten Studienfreund in Montabaur besuchen. Dürfen wir bei Ihnen landen? Wir fliegen eine C 172 mit 1089 kg MTOW. Wir werden etwa vier Stunden bleiben und dann weiterfliegen.“

„Ja, kein Problem“, antwortet der nette Mann. „Sie müssen dann nur ein bißchen aufpassen beim Rollen, weil die Bahn zur Zeit noch ziemlich tief ist“.

Na, daran soll's nicht scheitern! „Vielen Dank auch, ich ruf' Sie dann vorher morgens noch an, wann wir etwa landen werden“, freue ich mich. Der nette Mann legt auf, vermutlich mit einem leichtem Pfeifen in den Ohren.

Donnerstag, 07. Mai, 22:20

Die Jeans wollen nicht trocknen.

Ich habe einen Berg Wäsche gewaschen für unseren Trip. In der Waschmaschine meiner Vermieterin, weil meine mitsamt Trockner natürlich pünktlich kaputtgegangen ist. Fast alles ist bisher auf der Heizung trocknen geworden. Nur die Jeans, das wichtigste überhaupt, feuchteln noch. Naja, wird schon.

Mein Kleidersack hängt erwartungsvoll am Bücherregal im Wohnzimmer. Viel ist noch nicht drin, und viel soll auch nicht 'rein. Später habe ich Mühe, ihn zuzukriegen.

Nochmal kurz die Checkliste durchgehen, die ich mir für Reisen, länger als einen Tag, grundsätzlich schreibe. „Und nun zu etwas völlig anderem“, tönt im Hintergrund John Cleese aus dem Fernseher. Shit, das meiste von 'Monty Python's Flying Circus' habe ich verpaßt.

Aah, ich muß Gunnar unbedingt daran erinnern, daß er vorsorglich seinen Reisepaß mitnimmt. Ich habe keine Ahnung, ob für die Einreise nach Tschechien ein Personalausweis reicht.

Gunnar ruft an. „Hast Du eigentlich schon 'mit Wetter gesprochen', wegen der nächsten Tage?“

Ja, habe ich. „Die sagen ausnahmsweise mal dasselbe, wie die Heinis aus'm TV. Nur nicht so überschwenglich“.

„Vielleicht sollten wir 'n Sakko mitnehmen. Für Wien oder so“.

Mmmmmh. Eigentlich keine Lust, aber ich will auch nicht wie 'n Penner rumrennen, wenn Gunnar vielleicht in irgend 'nen Nightclub will(?).

„Und bring die Disketten mit!“. Gunnar möchte sein Notebook mitnehmen und darauf meine Flugplanungssoftware installieren.

Wir verabreden, uns morgen um 08:00 am GAT von Hamburg-Fuhlsbüttel zu treffen. Ich bitte ihn noch, mich vorsichtshalber um sieben anzurufen, damit ich nicht verpenne. „Gute Nacht, und bis morgen dann!“

Bezüglich des Sakkos schließe ich einen Kompromiß: Zwei 'richtige' Hemden bügeln (gottseidank hatte ich welche gewaschen) und in den Kleidersack hängen. Zusammen mit 'nem Sakko, das ich auch zu Jeans tragen kann. Und wo bringe ich jetzt die Lederschuhe unter? Turnschuhe und 'n Sakko sieht ja wirklich blöde aus.

Ben, mein Sohn, ruft an. Wünscht uns einen guten Flug und viel Spaß. Und vergiß natürlich nicht, mich daran zu erinnern, daß wir verabredet hatten, daß er für die vier Tage mein Auto haben kann („Du bist ja eh' nicht da!“). Und er möchte bei dem schönen Wetter, das fürs komplette Wochenende vorhergesagt worden war, nebst Freundin an die Ostsee fahren.

„Alles klar, du kannst dir den Wagen am GAT holen. Hoffentlich denk ich dran, die Diebstahlsicherung nicht zu aktivieren!“, beunruhige ich ihn

ein bißchen. Der Zweitschlüssel, den er hat, ist dann nämlich wertlos. „Ach, und kannst du mich morgen früh so gegen sieben anrufen, damit ich nicht verpenne?“ Sicher ist sicher.

Shit. Jetzt habe ich Gunnar doch nicht das mit dem Reisepaß gesagt. Naja, mach ich dann eben morgen früh.

Endlich!

Freitag, 8. Mai, 07:00

Ich bin wach, und die Sonne scheint. Ben hat schon angerufen.

Das Telefon klingelt. Gunnar. Ich komme zu nichts!

„Du, nimm lieber Deinen Reisepaß mit! Für Tschechien wird der Personalausweis nicht reichen!“, sagt Gunnar.

Toll. Brauch' ich nicht so viel zu reden. Ist nicht meine Sache, so früh am Morgen. Im Gegensatz zum Rest des Tages.

Ich gehe zum Bücherregal. Hier liegen an, auf, neben, unter, hinter, vor und zwischen den Büchern ziemlich wichtige Sachen. Schraubenzieher, Batterietester, Kopfschmerztabletten, eine irische Flöte, ein Griffmuskeltrainer (wo ist eigentlich der andere?), ein Cuttermesser, und auch mein Reisepaß.

Jedenfalls bis neulich.

Jetzt nicht mehr.

Wo ist dieser Scheiß Reisepaß?

Ich erinnere mich, daß ich ihn wohl kürzlich an einen sichereren Ort gelegt habe. Zu sicher. Zwischen Duschen und Anziehen und Kleidersack zupressen gucke ich an allen möglichen Orten nach.

Fahre ich halt ohne.

07:45

Das Wetter ist absolute Spitzenklasse. Frohgelaunt fahre ich zum Flughafen. Viele andere auch. Einigermassen gut gelaunt stehe ich im Stau. Baustellenampel. Abkürzung. Nehmen auch die andern. Am Flughafen wird's endlich dreispurig.

Am Ankunftsterminal bremsen wir nur kurz an den Fußgängerüberwegen ab, sonst fahre ich, ääh, recht zügig. Ich beschließe, als weitere Abkürzung zum GAT die Straße übers Flughafengelände zu nehmen. Zum einen wird am Tor selten kontrolliert, zum anderen hab ich ja 'die Lizenz'.

Vor mir sind ein PKW und ein LKW, deren Fahrer alle Zeit der Welt haben. Mit 30 tuckern wir als Minischlange die Straße zum GAT entlang. Parallel zu uns, hinter dem Zaun, auf der öffentlichen Straße sehe ich die Autos, die vorhin hinter mir waren, vorbeizischen.

Langsam bringe ich mich auf Normaltakt. Morgens ist das mit mir immer so eine Sache: Ob ich Zeit habe oder nicht, da ist mein Name Ungeduld und mein Credo Brummen.

Wieder völlig normal biege ich auf den Parkplatz vorm GAT ein.

Freundlich öffnen sich die Flügel der gläsernen Automatiktür, freundlich begrüße ich die beiden Männer der *Vorfeldbrücke* und frage nach dem Bordbuch der *D-EORF*, das die Charterfirma hier für mich hinterlegt hat, und mürrisch deutet der eine über seine Schulter: „Da hinten“. Ich kann schon wieder grinsen!

Erst mal das Gepäck aus dem Auto holen.

Behängt mit Fliegerkoffer, Kleidersack, Schlafsack (wer weiß, wie teuer die Hotels sind!), diversen Brillen und meiner alten Lederjacke wanke ich wieder ins *GAT*.

Tja, ruf' ich halt mal 'Wetter' an. Alles bestens, Germany CAVOK.

Ich sitze in einem Sessel in der Wartehalle des *GAT* zwischen üppigem Grün und warte. Dafür ist sie zwar da, aber Warten ist nicht so meine Sache.

Gunnar anrufen.

„Ich bin hier in der 'City Nord'“ - „Na, dann bist du ja in fünf Minuten hier“.

Zeit für eine Zigarette. Die letzte für die nächsten Stunden, denn im Flugzeug rauche ich aus Überzeugung nicht, genausowenig wie im Auto. Ich schaue den startenden Flugzeugen nach, heute nicht so sehnsüchtig wie sonst, denn bald bin ich ja auch in der Luft.

Die Glastür schiebt sich auf, und zwischen Koffern, Taschen, Tüten und einem Schlafsack kann ich Gunnar ausmachen. So ähnlich muß ich vorhin auch ausgesehen haben.

Im Flugvorbereitungsraum zeichnen wir unseren ersten Strich in die Navigationskarten: Hamburg - Saarlouis. Suchen dann ungefähr die Mitte, um einen *stopover* fürs Mittagessen zu finden. Paderborn liegt fast genau

auf der Linie und beinahe in der Mitte der Strecke. Und damit ist dieser Punkt abgehakt. Die *approach maps* von Paderborn-Lippstadt und Saarlouis in unseren 'en-route chart organizer' gepackt, und dann sammeln wir unser bestimmt mehrere Tonnen wiegendes Gepäck auf.

Kriiiiiinnng, scheppert verdutzt die Klingel, als sie sich von zwei Gepäcktürmenbetätigt sieht,



damit man uns von der *Vorfeldbrücke* aus die Tür 'Only for Flight Personnel' öffnet.

„Oh, das wird wohl was Größeres“, staunt der Mann, der uns wie zwei Blinde zum 'Follow Me' Bus führt. Tja, was sollen wir da sagen? Für die einen ist es ein ganz normaler Trip, für die anderen 'was Größeres'. Wir grinsen nur freundlich.



Wider Erwarten paßt unser Gepäck samt uns in den VW-Caravelle-Bus, sogar der Fahrer hat noch Platz. Und es dauert auch nur ein ganz kleines bißchen lange, das Zeug wenig später am Flieger wieder auszuladen. Der Fahrer wartet geduldig. Als ich das letzte Gepäckstück, einen leichten Schlafsack, elegant hinter mich auf

den Beton werfe, fragt er: „Soll ich was helfen?“

„Was ist denn das für ein elegantes Täschchen?“, frage ich Gunnar, als ich in dem ansehnlichen Stapel eine etwa DIN-A4-kleine Ledertasche entdecke.

„Mein Notebook“.

Grmmppff!

„Ääh, da fällt mir was blödes ein...“

„Du hast die Disketten vergessen!“

„Najaaa, weißt du, ich hab ewig nach meinem Reisepaß gesucht, und da muß ich die Disketten irgendwie...“

Strafender Blick. „Wieso suchst du denn stundenlang nach deinem Reisepaß?“

„Warum wohl?! Weil er nicht da war, wo er bisher immer war.“

„Und wo war er nun?“

„Wenn ich das wüßte...“

Der Wind trägt ein gequältes Stöhnen über das Flughafengelände. Es kommt aus dem Gesicht mit den verdrehten Augen, das mir gegenüber in den schönen blauen Himmel blickt. Ich rette Gunnar mit einem Faustschlag an den Oberarm vor der drohenden Ohnmacht. Und schäme mich. Aber nur ein kleines bißchen. Und nur ganz kurz.

09:55

Wir rollen!

Gunnar ist *PIC*, also bin ich Navigator und Funker. Wenn wir gemeinsam fliegen, haben wir immer ein genau festgelegtes 'Cockpit-Manage-

ment'. Ohne dieses sollten zwei Piloten nicht fliegen. Andernfalls verläßt sich eventuell einer auf den anderen, und keiner tut das Notwendige, oder der eine fummelt dem anderen dazwischen. Beides ist unangenehm, in besonderen Situationen (Notfall) nicht selten lebensgefährlich.

Nach unseren sorgfältigen Checks haben wir die Rollfreigabe zum *Taxiway K* bekommen. Wegen des heute beginnenden Hamburger Hafen-geburtstages, während dem sehr viele Veranstaltungen auch in der Luft stattfinden werden, ist die in Ost-West-Richtung zum Hafen hin verlaufende *Runway 05/23 'closed'*. Startbahn ist die 15, die über die 'City Nord' nach Süden weist. Um an den Startpunkt dieser *Runway* zu gelangen, ist ein ziemlich langer Weg über zwei Vorfelder zurückzulegen, schließlich ist sie über 3.600 Meter lang! Freundlicherweise hat der Controller uns den *Taxiway K* zum Start angeboten. Auf ausreichend großen Flughäfen sind oft einige der sehr langen und breiten *taxiways* als Start- oder Landebahnen für Flugzeuge mit einem bestimmten *MTOW* zugelassen. Und der Weg zum Rollhalteort K ist recht kurz!

Gleich nach einem landenden Helikopter (auch die müssen wie ein Flugzeug mit Tragflächen und Rädern die *taxiways* benutzen!) dürfen wir starten.

Um 09:58 heben wir in Front des Towers wie auf dem Präsentierteller ab.

Es sind noch ziemlich viele Wolken da. Natürlich könnten wir problemlos in 2000 bis 2500 Fuß unter ihnen bleiben. Aber erstens ist es unter Wolken (Thermik!) so unruhig, daß man ständig arbeiten muß, um seine gewählte Flughöhe einzuhalten, zweitens ist es 'on top' einfach oberaffengeil, und drittens schließlich funktioniert heute die Batterie meines Fotoapparates (siehe 'Deutschland-Pflug I')!

Also 'rauf!

Wir fliegen in *FL 65*. Ruhig wie ein Airliner gleitet unsere *D-EORF* dahin. Und ich mache Fotos von der Wolkendecke unter uns, die wie Schlagsahne aussieht. Aber die Wolken bereiten sich schon bald auf ihren Feierabend vor und beginnen, sich zu verziehen. Eine Dreiviertelstunde

später beginnen wir unseren Sinkflug auf Paderborn uns setzen bei durchgehend blauem Himmel um 11:34 auf.

An drei parkenden Verkehrs-Jets vorbei rollen wir zu unserer Parkposition. Paderborn ist ein inzwischen recht beliebter Startflughafen für Mittelstrecken-Ferienreisen (das Wort 'Touristenbomber' vermeide ich unter allen Umständen!).





Wo ist eigentlich unsere Parkposition?

Von Paderborn Tower bekomme ich keine Antwort mehr. Der hat uns offenbar schon abgehakt. Also rollen wir so lange weiter, bis wir ziemlich weit hinten auf einer Rasenfläche Geschwister unserer Cessna sehen. Hier parken wir. Da können sich die Cessnas ein bißchen was erzählen. Sind ja auch nur Menschen.

Ziemlich weiter Weg zurück zu den Hauptgebäuden. Aber bei dem Wetter...! Kurze Positionsmeldung per Handy an Marion, Gunnars bessere Hälfte, dann sind wir bei dem großen schwarzen 'C' auf gelbem Grund. Tür gesucht, 'rein und die Treppe hoch. Über die Landegebühen von gerade mal 11,14 DM auf einem immerhin als Verkehrsflughafen eingestuftem Platz können wir nur staunen. Naja, schließlich haben wir den Nachweis über 'erhöhten Lärmschutz'. Aber nach der Landung auf der von Gras durchbohrten Landebahn von Sylt sind zum Beispiel fast 45 DM fällig! (Wundert's?)

„Wie kommen wir denn jetzt zum Restaurant?“, will ich von der Dame, die jetzt unser Geld hat, wissen.

„Die Treppe wieder runter bis ganz unten hin, raus auf den Vorplatz, nach links und ins Terminal wieder rein“. Ganz einfach.

Draußen auf dem Vorplatz drängt sich mir das Wort wieder auf, das ich vermeiden will. Tausend Reisebusse, zehntausend Menschen, meist jenseits der Berufsgrenze, aufgeregte und 'feingemacht'! Auch in der Halle ein ziemliches Gewusel. Was auch ganz einfach durch eine Skatrunde herbeizuführen wäre, denn die Halle ist, na sagen wir mal: Überschaubar. Aber wirklich sehr attraktiv gestaltet. Und außerdem befinden sich die Gebäude in (permanenter?) Erweiterung. Zwei breite Treppen hochgespurdet, und schon sind wir im freundlich eingerichteten Restaurant mit Blick aufs Vorfeld. Und mit den in Flughafenrestaurants obligatorischen Flugzeugmodellen aller erdenklicher Typen und Größen. Meist Oldtimer, „die machen sich so schön!“

Wir haben seit dem Frühstück fast mitten in der Nacht nichts mehr gegessen. Also rollt für Gunnar ein Salatteller an (ich sage nichts!) und für mich Bratkartoffeln mit zwei Spiegeleiern. Die Spiegeleier kann man essen. Die Bratkartoffeln beinahe trinken. Fettig ohne Ende! Das mag ich nicht so sehr, und so kriege ich Gunnar doch noch zu ein paar Kalorien.

Ich rufe Harald in Saarlouis an.

„Wann seid ihr denn da?“, will er wissen. Die Flugplanung hab ich natürlich im Flieger gelassen, also muß ich schätzen.

„So um viertel vor zwei“. - „OK, dann erwarte ich euch auf dem Flugplatz!“ Wo sonst?

Wir wollen weiter, zahlen also und gehen.

Wie war das nochmal? Raus aus dem Terminal, rechts rum. Achja, da ist ja wieder das Gebäude, wo jetzt unser Geld ist. In dem Gebäude wollen wir den selben Weg zum Vorfeld zurück, den wir gekommen sind. Einen anderen kennen wir ja auch nicht. Von dieser Seite aus sehen wir an der Tür, durch die wir vorhin gegangen waren, ein Schild 'Airliner Crews Only'.

Hmmmh.

Und da sitzen an einem Tisch auch vier, fünf sonnengebräunte Graumelierte mit ganz viel goldenen Streifen an den Ärmeln.

Egal.

Die gucken ein bißchen eigenartig, als wir mit unseren Jeans und Poloshirts, sonnenbebrillt und mit Baseballcaps hereinschlendern. Obwohl wir artig „Hi!“ sagen. Als wir an ihnen vorbeiwandeln ertönt aus einem Nebenraum eine energische Stimme:

„Wohin wollen Sie denn?“ - „Zu unserem Flugzeug“, antworten wir folgsam im Chor.

„Daß Sie nicht zu meinem wollen, habe ich mir fast gedacht!“ Ein Scherzbold! Wir drehen wieder um und suchen die Stimme. Sie gehört einem unwahrscheinlich wichtigen, offenbar latent unter Sodbrennen leidenden Zeitgenossen an einem hutzeligen Schreibtisch.

„Schönen guten Tag auch“, strahlen wir ihn an. „Wir sind vorhin hier gelandet, und zwar selbst, und durch ebendiese Tür, auf der vom Vorfeld

aus das 'C' steht, hereingekommen. Und nun möchten wir gerne wieder wegfliegen, wenn wir dürfen..."

Irgendetwas brummelt mürrisch irgendetwas, dem wir Bruchstücke, wie 'könnte ja jeder kommen' und 'geht aber eigentlich nicht' entnehmen. Mit viel Phantasie schnappen wir noch ein 'na dann gehnse ma ausnahmsweise da duich' auf und verkrümeln uns wieder in Richtung 'Schrecklich Wichtige Tür'. Die ist aber, wie jede 'Schrecklich Wichtige Tür', zu. Und nur von dem unwahrscheinlich wichtigen Mann mit Hilfe eines mindestens ebenso wichtigen Knopfes (vermutlich am wichtigen Schreibtisch) zu öffnen. Was aber ausbleibt. Wir verdrehen die Augen und trotten wieder zurück. Auf halbem Wege schnarrt der Türöffner.

Bitte nicht noch einmal das ganze Theater! Hechtsprung zurück zur Tür - Gerade noch!

Da hat sich der unwahrscheinlich wichtigen Mann bestimmt ganz doll gefreut, daß er's uns gezeigt hat. Schön, wenn man Menschen eine Freude machen kann.

Wenigstens waren die Landegebühen billig! Aber die Bratkartoffeln...

12:25

Kurz nach dem Start merke ich, daß die Ankunftszeit, die ich Harald mitgeteilt habe, reichlich daneben lag. Muß er halt warten. Ist ja schönes Wetter! Wir fliegen über Koblenz und am Flughafen Hahn im Hunsrück vorbei, der früher ein reiner Militärplatz war. Die sehr warme Luft schmiegt sich recht ungestüm von unten an unser Flugzeug. Etwa so, wie ein ungestümes Pferd seinen Reiter bedrängt, doch endlich aufzusatteln. Also geht es mit viel 'Gehoppel' an die Saar. Aufpassen in der Platzrunde: Ein paar Meter zu weit ausgedehnt, und wir wären in Frankreich! Ohne Flugplan wird das sicher nicht so gern gesehen! Ich kriege trotz der Wärmeböen eine schöne Landung hin und wir parken vor dem Tower. Es ist 14:23.

Harald hat sich kein bißchen verändert! Dieselben etwas langen Haare, derselbe Vollbart, dieselbe Figur (ähäm!). Ein paar graue Strähnen lediglich. Wir klönen einen Moment auf der Terasse des Flugplatzrestaurants bei wunderbar kühler Apfelschorle, während Gunnar sich um die Formalitäten kümmert. Dann fahren wir zusammen in die Altstadt.

Saarlouis ist wirklich niedlich! Verträumte Gäßchen mit Kopfsteinpflaster, heute allerdings weniger verträumt, denn bei dem Wetter stehen überall Tische und Stühle und Sonnenschirme draußen, und sommerlich mehr oder weniger bekleidete Mädchen lassen unser Gespräch immer wieder stocken. Wir braten behaglich in der Sonne. Wieder Apfelschorle. Wird von uns von Stund' an zum 'Fliegerbier' befördert.

Leider haben wir nicht ganz soviel Zeit. Und so machen wir uns gegen 17:00 wieder auf den Weg zum Flugplatz. Die D-EORF will noch be-

tankt werden. Zu einem kurzen Rundflug traut sich Harald nicht so recht. Aber als ich zum Tanken rolle, kommt er mutig mit.

Um 17:25 bringe ich unsere Cessna für die letzte Etappe dieses Tages in die Luft. Wieder 'reiten' wir über die Hügel des Hunsrücks Richtung Mainz.

„Was ist das denn!“, ruft Gunnar plötzlich, als ich gerade die Aussicht aus dem linken Fenster genieße.

Genau vor uns, etwa drei Meilen entfernt liegt eine riesige Landebahn! Wir sind gewissermaßen genau in der Verlängerung der *center line*! Womöglich noch in Abflugrichtung! Wie konnte das passieren) Was ist das überhaupt für ein Platz? Hahn etwa?

Während ich mich mit einer segelflug-ähnlichen Kurve aus der Verlängerung der *center line* davonmache, bohrt sich Gunnars Blick in die Karte.

„Das muß Hahn sein! Ein anderer Platz ist hier nicht in der Nähe,“

„Na, wenn das Hahn ist, dann hat hier aber einer gehörig falsch navigiert!“, stichle ich. „Nee nee, so falsch können wir gar nicht geflogen sein“, konstatiere ich, und nun sengen vier Augen Löcher in die Karte.

„Pferdsfeld!!!!“, brüllt es plötzlich!

Na klar! Ein mittlerweile geschlossener Militärflugplatz. Liegt genau auf unserem (richtigen!) Kurs. Den Platz hatten wir, weil er auf der Karte durchkreuzt ist, überhaupt nicht beachtet, Also: Keine Gefahr! Wieder zurück auf unseren Kurs und die gigantische Runway in Ruhe von oben betrachtet. Schätzungsweise gute dreieinhalb Kilometer lang und sicher etwa 50 Meter breit liegt sie da. Ausgestorben. Dadurch beinahe erst recht auf eigenartige Weise bedrohlich wirkend.

Gunnar schaut auf die Uhr. „Der Herr Schnell wird schon warten!“

Der Herr Schnell ist der Winzer, den wir besuchen wollen. Und dem hat Gunnar noch einen kleinen Rundflug versprochen, und der Flugplatz Mainz macht um 08:00 zu, und es ist schon viertel nach sechs, und da ist auch schon der Rhein. Na also.

Gunnar meldet uns beim Tower an. Das macht er schön freundlich, und wir bekommen einen Direktanflug auf die 08. Ohne jede verzögernde Schleife können wir also gleich in Flugrichtung landen. Fein.

Vor uns dreht gerade eine andere Maschine ins *final*. Wir sind 'Nummer Zwei'. Ich nehme Fahrt heraus und gehe in den Sinkflug. 'Nummer Eins' setzt gerade auf, ich bin eine gute Meile dahinter. Links an der Halteposition vor der runway sehe ich einen Motorsegler stehen, der dem Tower 'abflugbereit' meldet (warum eigentlich? Mainz ist ein unkontrollierter Platz!). Dem Towermann war's wohl den Tag über zu langweilig, denn er sagt dem wartenden Motorsegler: „Gehen Sie gleich nach der gerade landenden Maschine in die Bahn und fliegen Sie sofort ab!“ Die 'gerade landende Maschine' sind aber nicht etwa wir, sondern der Flieger vor uns!

„Hoho!“, lacht Gunnar, „da muß er sich aber beeilen!“



„Hoffentlich“, brumme ich und fahre an Klappen aus, was wir haben. Ich möchte nicht noch eine ‘Ehrenrunde’ drehen müssen. Da ich ziemlich hoch angefliegen bin, habe ich für einen eventuellen ‘go around’ ausreichend Luft unter mir. Der Motorsegler schleicht auf die Bahn.

„Sieh zu, daß du wegstommst!“, sage ich, natürlich nicht über Funk, denn der soll sich jetzt auf seinen Start konzentrieren.

„Jetzt hält der auch noch an!“, schlägt sich Gunnar die Hand vor die Stirn. Vom Tower bekommt der Motorsegler verbales Feuer: „D-..., sofort starten!!“ Langsam wackelt er los. Ich bin hundert Meter vor der Schwelle. Und noch 100 Fuß hoch. Beim Überfliegen der Schwelle klebt der Motorsegler immer noch auf der Bahn, etwa auf halber Bahnlänge. Das reicht aus! Ich lande. Als die Reifen unserer Cessna leise quieken, hebt der Motorsegler 500 Meter vor mir ab. Und

Gunnar hat das ganze Spiel in einer Fotoserie festgehalten. Auf die Fotos freue ich mich schon jetzt!

Wir rollen auf die selbe Parkposition, die wir bei ‘Deutschland-Pflug I’ hier hatten. Wir schlendern zum Tower, wo der Herr Schnell nicht auf

uns wartet. An der Tankstelle gegenüber des Towers wäscht ein älterer Mann in der warmen Abendsonne sein Flugzeug, an den Zapfstellen steht eine weitere Maschine. Zwei Männer plaudern, an das Flugzeug gelehnt. Idyllisch. Aber kein Winzer.

18:35

Während Gunnar zum Tower hochstieft („Ich geh’ mal gucken!“), setze ich mich auf eine Bank auf der Aussichtsterrasse. Ein junger Mann ist der einzige weitere Mensch hier. Der gelangweilten Körperhaltung nach zu schließen, wartet er ebenfalls auf irgendetwas oder irgendwen. Vielleicht auf uns?

„Tja, da sitzt man nun so rum und wartet!“, beginne ich ein Gespräch. „Sorry, I don’t understand!“ Ach so.

Es ist ein Schwede, der auf seinen Freund, einen Piloten wartet, der einen kurzen *local flight* machen wollte (doch nicht etwa der Motorsegler!). Der Schwede wollte lieber nicht mitfliegen. Er hat Höhenangst, sagt er. Wie dem auch sei, Winzer aus Jugenheim ist er jedenfalls nicht. Gunnar kommt wieder vom Tower.

„Nö, hier waren sie noch nicht“, sagt er, und: „Ich geh’ mich mal umschauen, irgendwo müssen die ja sein.“ Und er geht sich umschauen. Ich beschließe, in der Nähe des Towers zu bleiben. Erstens, denke ich mir, werden sie wohl dort zuerst hingehen, und zweitens ist hier noch Sonne.

Zwei Mercedes kommen. Ein mittleres und ein junges Paar. Ob die das sind? Ich kenn’ die ja nicht. Wo ist Gunnar? Weg.

Offenbar sind das nicht die, auf die wir warten, denn sie beginnen eine Unterhaltung mit den beiden Männern am Flugzeug. Sie scheinen also hier bekannt zu sein. Ich schlendere eine Furche in den Asphalt. Auf einmal sehe ich die vier auf den Tower zugehen. Ihren interessierten Blicken zufolge sind sie wohl doch nicht mit dem Flugplatz vertraut.

„Guten Abend!“, spreche ich sie an. „Kann das sein, daß Sie auf jemand aus Hamburg warten?“

„Jaaa“. Ein wenig Hoffnung in ihren Blicken.

„Dann warten Sie auf uns!“, stelle ich erstens fest und zweitens mich vor. Drittens blicke ich mich nach Gunnar um. „Gunnar sucht Sie irgendwo. Jetzt ist er weg.“ Ich mache ihn am nördlichen Ende des Flugplatzgeländes aus und wünsche mir einmal mehr, auf Fingern pfeifen zu können. So ertönt nur ein Geräusch wie von einem defekten Fahrradschlauch. Also gröle ich seinen Namen. Die Beschaulichkeit des Frühsommerabends endet damit zunächst abrupt. Einige Vögel stieben aus den Büschen, selbst die Flugzeuge erscheinen einen Moment lang unruhig zu sein. Aber Gunnar hat mich gehört. Als er bei uns eintrifft, ist die alte Ruhe wieder eingkehrt.

Begrüßung. Herr und Frau Schnell mit Sohn und Tochter aus Jugenheim, Sigi und Gunnar aus Hamburg.

„So, wie issn das jetzt mit ‘nem Rundflug“, fragt Gunnar. „Ich kann nur drei mitnehmen“.

Schnell (der Name scheint Programm zu sein) ist beschlossen, daß der Herr Schnell am Boden bleibt („Einer muß ja!“). Viel Zeit hat Gunnar nicht mehr, es ist bereits halb acht. Um acht schließt ja der Platz.

Während die andern sich in Richtung *D-EORF* bewegen, ist der sympathische Herr Schnell meinem Redefluß ausgeliefert. Er hat nämlich luftfahrtspezifische Fragen gestellt. Selber schuld! Aber wir kommen gut miteinander klar, und nachdem wir festgestellt haben, daß wir beinahe der selbe Jahrgang (Winzer!) sind, setzen wir unser Gespräch als Kurt und Sigi fort.

20:45

„Da sind sie ja schon wieder!“, wundert sich Kurt. Ich auch. Blick auf die Uhr: Gerade mal zwölf Minuten Flugzeit. Ein kleiner Rundflug.

„Und, wie war’s?“, fragt Kurt seine heimgekehrte Familie. Die ruhige Frau Schnell erzählt am meisten und am begeistertsten. Sie sind nach Jugenheim ‘rübergeflogen und haben zwei, drei Runden über dem Grundstück der Schnells gedreht. „Daß das so schnell geht (da ist wieder der Name!), hätte ich nicht gedacht! Großartig! Ganz toll!“ Fein! Das hatten wir bezweckt.

Wir verstauen unser Gepäck aus der Cessna in die beiden Autos und nehmen hinter Herrn und Frau Winzer Platz. Mit dem Auto fahren wir etwa zwanzig Minuten. Gleich am Ortseingang von Jugenheim liegt ein zauberhaftes Grundstück am Fuße eines Weinbergs. Das Zuhause der Schnells. Kleiner Rundgang durch den ‘Wingert’, wie der Weinberg von den Winzern hier genannt wird. Kleine Lektion in Weinbau. Kleiner Rundgang durch die Räume für Weinproben und Feste. Alles unheimlich ansprechend und freundlich eingerichtet und gestaltet. Helle Farben herrschen vor.

Später sitzen wir alle zusammen an einem großen Tisch auf gepflegtem Rasen in der Abendsonne und essen. Und probieren Wein. Ich bin mehr das Gegenteil eines Weinkenners, überhaupt spielt Alkohol in meinem Leben eher eine Gastrolle. Aber ich weiß, was mir schmeckt und was weniger. Und ich lerne, daß es das ist, worauf es ankommt, und daß die meisten angeblichen Weinkenner sich bei Weinproben mit ihrem angeblichen Fachverstand hervortun und sich genau damit outen. Mir schmeckt ein weißer Jungferntein, was für einer kann ich gar nicht sagen, am besten, und bei dem bleibe ich dann. Mehr als drei, vier Gläser werden es eh’ nicht, denn wir wollen ja morgen früh weiter. Trotzdem

sitzen wir bis nach Mitternacht zusammen, bevor wir ins nahe Hotel gehen, wo Kurt für Zimmer gesorgt hat.

Die Schnells sind eine unwahrscheinlich angenehme Familie. Am meisten beeindruckt mich ihre Unkompliziertheit. Es gibt immer Arbeit rund um einen Wingert. Dennoch sind sie in der Lage, auch einmal unvermittelt Pause zu machen und zu leben. Und das von ganzem Herzen. Das Ergebnis dieser Lebensauffassung sind die Schnells: Eine jungbleibende Familie mit viel Humor und Liebe.

Sonntagabend, 09. Mai, 08:25

Die Sonne und wir strahlen.

Von einem sehr guten Frühstück im Hotel gesättigt und voller Tatendrang warten wir auf Christel, Frau Schnell, die uns heute morgen zum Flugplatz zurückfahren soll. Kurt hat ein Tennisturnier, gemeinsam mit seinem Sohn. Wie gesagt: Leben!

Während Gunnar unsere Cessna zur Tankstelle rollt, rufe ich, wie versprochen, den Flugplatz Montabaur an.

„Schönen guten Morgen! Sind Sie der Herr, mit dem ich am Mittwoch telefoniert habe?“

„???“

„Na, ich habe am Mittwoch aus Hamburg angerufen, wegen einer Landung mit unserer Cessna auf Ihrem Platz!“ Der Mann am anderen Ende weiß davon nichts. Aber wenn das so sei, dann sei das eben so. Landerichtung sei die 07. Und wann wir denn kämen. Na, in ‘ner guten halben Stunde eben. Fein, bis dann!

Ich erreiche Stefans Frau in Montabaur. „Hi, Angela! Sag Stefan, das mit Montabaur geht klar, und wir sind gegen halb elf da!“ - „Alles klar, er holt Euch am Flugplatz ab!“.

Prima.

Wir haben getankt, einen Liter Öl ergänzt und sind gerade bei den restlichen Außenchecks, als der Towermann aus seinem Tower ruft.

„Hallo, D-EORF!“ Er meint sicher uns und nicht unsere Cessna. „Kommen Sie mal rauf, Montabaur ist am Telefon!“

„Paß auf, das wird nichts mit Montabaur!“, orakelt Gunnar. „Wieso, die hatten doch eben noch ihr OK gegeben?“ Ich erklimme die heilige Höhe.

„Guten Tag, Herr Kottysch, mein Name ist Müksch, ich bin der Präsident des Segelflugvereins Montabaur.“ Herzlichen Glückwunsch. Ich sage aber nur artig: „Guten Morgen.“

„Sie sagten, Sie haben letzte Woche schon einmal wegen Ihrer Landung hier angerufen? Mit wem haben Sie denn da gesprochen?“ Oh oh, das klingt nicht gut! „Tja, den Namen weiß ich jetzt nicht mehr, die Noti-

zen liegen in Hamburg auf meinem Schreibtisch. Jedenfalls sagte er mir, das gehe in Ordnung.“ Ich rechne in Gedanken bereits die Route nach Dierdorf um.

„Jaja, das geht im allgemeinen auch in Ordnung, aber...“ Und dann erklärt er mir haarklein die ganze Sachlage, mit der Genehmigung durch Flugplatzhalter und Landesbehörde usw., usw. Kenne ich ja alles schon. Kurz und schlecht: Der Mann, mit dem ich Mittwoch gesprochen hatte, hat schlicht und ergreifend vergessen, ihm, dem Präsidenten, zu rapportieren. Weswegen er, der Präsident, dann auch nicht die Genehmigung der Behörde einholen konnte. Und nun ist Sonnabend! Und die Behördenmitarbeiter seit sicher gut zweiundzwanzig Stunden im Wochenende.

Na toll! Vor gerade einmal 10 Minuten habe ich Stefan zum Flugplatz Montabaur losgeschickt!

„OK, läßt sich ja nun nicht ändern. Aber Sie können mir einen Gefallen tun“, bitte ich den mächtigen Herrn Präsidenten. „Sollte ich jetzt meinen Freund aus Montabaur nicht mehr erreichen, schauen Sie doch bitte mal nach einem jungen(!) Mann, der wie bestellt und nicht abgeholt wirkt. Das ist er dann sicher. Und richten Sie ihm aus, daß wir gegen halb elf in Dierdorf landen werden. Er möchte uns bitte dort abholen!“

„Wie heißt denn Ihr Freund?“, fragt mich da der Präsident. Ich bin verdutzt. „Wieso?“

„Ich kenne hier nämlich viele Leute“. Ein richtiger Präsident! Ich weiß nicht genau, wie groß Montabaur ist, aber sonderlich groß kann's nicht sein! Ich sage ihm mitleidsvoll seufzend den Namen.

„Ja, den kenne ich, die sind ja alle bei mir in Behandlung.“ Ich frage nicht, wegen was, sondern bedanke mich und lege auf.

„Also, ab nach Dierdorf!“, sage ich zu Gunnar und erstatte Bericht. Um 10:56 heben wir in Mainz ab, und ich steuere die Maschine im Steigflug auf 4500 Fuß nach Norden.

Der Rhein in der Morgensonne. Schön!

Wir klettern über den Taunus und gleiten ruhig dahin. Thermik ist so früh noch nicht. Eine Viertelstunde später ist's mit dem 'ruhig dahingleiten' vorbei. Entweder doch Thermik, oder es gibt reichlich Wind da unten und der wird durch Wälder und Hügel zu uns hier oben gelenkt. Jedenfalls hoppeln wir mal wieder. Wir werden so sehr nach oben gedrückt, daß wir, obwohl ich die Leistung auf knapp fünfzig Prozent reduziere, mit satten hundertfünfundzwanzig Knoten dahinsausen. So sind wir sehr schnell am Ziel.

Wo ist dieser Platz denn nun? Ich habe Dierdorf schon einmal angefliegen, allerdings ist das fast genau vier Jahre her, und damals kam ich aus Norden. Und der Platz ist klein. Und die Landebahn erst! Ein acht Meter breiter, äh, schmaler Asphaltstrip in einer Wiese. Starke Ähnlichkeit mit einem Stück Mecklenburgischer Landstraße vor '89. Und jetzt finde ich ihn nicht?

Wir haben mal wieder zu genau navigiert! Sehen den Platz deshalb nicht sofort, weil wir genau drüber sind! Also, 270-Grad-Sinkflugkurve. Wie ich die Bahn vor mir habe, bin ich noch ziemlich hoch. Und schon ziemlich nah! Noch 'n Vollkreis? Nee. Der Anflug ist ähnlich dem von Hartenholm, wo ich gelernt habe: Man taucht unmittelbar hinter einem Wald zur Bahn hin-ab. Das kenn' ich. Gunnar knipst.

Ziemlich starker Wind drängt mich nach links. Gunnar knipst. Ich slippe nach rechts und bin wieder auf der Bahnverlängerung. Gunnar knipst. Nanu? Wind von links! Die Bahn ganz dicht vor mir. Allerdings jetzt etwas links-versetzt. Gunnar knipst nicht mehr. Ich setze auf. Linkes Rad auf Asphalt, rechtes Rad auf Wiese vom örtlichen Segelflugverein. Ich fluche wie ein Seemann.

Ich muß unbedingt dran denken, das Wort 'Landeprofi' aus dem ersten Teil der Geschichte zu eliminieren.

„Hast du uns landen sehen?“, frage ich Stefan, der neben dem Restaurant in der Sonne steht.

„Nöö, ich gucke dauernd in die Luft, wann ihr wohl kommt, ich dachte nicht, daß ihr so früh da seid“. Gottseidank...

Über die Autobahn sind wir in zwanzig Minuten in Montabaur.

Wir braten gemütlich in der Sonne auf der Terrasse von Stefans Haus. Und trinken was? Richtig: Apfelschorle. Später macht uns Angela noch wunderbare Toasts mit Rührei, Schinken und überbackenem Käse. Dazu frischer Salat. Genau das richtige für so einen heißen Tag. Übrigens ist der Herr Präsident Zahnarzt und hat lediglich einer Tochter Stefans eine Zahnspange verpaßt. „Sich an der Zahnspange meiner Tochter bereichert“, wie Stefan es ausdrückt.



15:32

Wir machen uns wieder auf den Weg zur mecklenburgischen Landstraße. Schließlich wollen wir heute so gegen sieben in Landshut sein.

Neben dem Restaurant verabschiede ich mich von Stefan, der seine Filmkamera mitgebracht hat. Am Flugzeug machen wir die Navigation im Freien und ziehen den Strich auf den Karten nach Landshut. Nach



mehrmaligem Einfangen der davonflatternden Karten. Ich sagte ja: Der Wind...!

Dann verabschiede ich mich noch einmal von Stefan: Beinahe hätte ich meine Mütze auf der Toilette hängenlassen. Gunnar nimmt auf dem *PIC*-Sitz Platz.

Und ab geht's, wieder Richtung Süden. Und wieder hoppelts über den Hügeln. Ich glaube, nach Dierdorf fliege ich nicht mehr.

Der Rhein in der Abendsonne. Schön!

Keine Hügel mehr und kein Hoppeln mehr.

Um den Frankfurter Luftraum zu vermeiden, folgen wir bis Mannheim weitgehend dem Rhein nach Süden und biegen erst bei Heidelberg Richtung Südosten ab. Ich bin in Kontakt mit 'Frankfurt FIS', was richtig Spaß macht, denn der Frankfurter Lotse gibt nur knappe, sinnvolle Informationen. Daß das nicht selbstverständlich ist, werde ich noch merken. Schöne Landschaft unter uns, aber nichts aufregendes.

Bereits zwanzig Meilen vor Erreichen der Grenze zur FIR München entläßt uns Frankfurt:

„D-EORF, you may leave my frequency and call Munich Information on 120.65. Have a good flight!“

Na gut. Bißchen früh zwar, aber rufe ich halt München.

„Munich Information, D-EORF“. - Pause. Nach zehn Sekunden will ich's gerade nochmal versuchen, da quäkt es gelangweilt: „D-EORF, Sie sind noch tief in Frankfurter Gebiet. Rufen Sie in zehn Minuten noch einmal“.

???

Habe ich auch noch nicht gehört, aber, naja, vielleicht hat er ja viel zu tun an so einem schönen Tag. „Roger, D-EORF“.

Hat er nicht, wie wir dem spärlichen Funkverkehr auf dieser Frequenz entnehmen können. Was lustig ist: Nach jedem Anruf eines Fliegers erschallt erst mal eine zehnsekündige Pause.

„Der schreibt sich sicher alles Wort für Wort mit“, meint Gunnar. „Ja, aber wahrscheinlich in 'Sütterlin'“, vermute ich. So haben wir unsern Spaß.

Der Controller ist offenbar ein machterliebter Mensch, und die Flieger in dieser Gegend wissen das. Denn die Funksprüche klingen alle ziemlich ehrfürchtig. So 'bitten' ausnahmslos alle um Verlassen der Frequenz, wenn sie den Flugplatz rufen möchten, auf dem sie landen wollen. Die Phraseologie im Flugfunk ist festgelegt. Um das Verlassen der Frequenz muß man bei sogenannten 'controlled flights' bitten. Zum Beispiel nach dem Abflug von einem kontrollierten Flugplatz, also etwa einem Flughafen. Bei den FIS nur bei IFR-Flügen. Denn die Kontaktaufnahme mit FIS bei VFR-Flügen ist freiwillig. Ich bin mir fast sicher, daß dieser Controller auch von mir ein 'request to leave frequency' erwartet. Ich hätte damit grundsätzlich kein Problem, aber dieser Controller gefällt mir wegen seiner barschen Unfreundlichkeit nicht. Und ich mache mir so meine Gedanken...

Eine Viertelstunde vor Landshut ist es dann soweit.

„D-EORF, we leave now your frequency to call Landshut. Good bye“, sage ich fröhlich. Die erwartete Antwort kommt prompt:

„D-EORF, you request to leave my frequency“, will er mich belehren. „Negative, we leave now your frequency to call Landshut“ Er will's unbedingt hören. „D-EORF, I repeat: You request to leave my frequency“. Das kann doch nicht an Bayern liegen?!



„Sir, you are a flight information service, not a flight instruction service. So, we leave now your frequency to call Landshut. Good bye“. Ich könnte mich kringeln vor Freude! Gunnar reckt beide Daumen hoch. Schöner Abend, dieser Abend heute abend!

Sanft setzt Gunnar die Cessna auf der Bahn von Landshut auf. Unmittelbar neben der Autobahn. Ob das schon mal einer verwechselt hat? Vielleicht bei schlechter Sicht?

Wir rollen die Maschine gleich an die Tankstelle. Auf dem Abrollweg von der Tankstelle steht einer und wäscht sein Flugzeug! Komische Sitten hier. Ein knochiger, alter Mann mit einem schrecklich kleinen Hut auf dem Kopf kommt. Der Tankwart. „Guten Abend, bitte volltanken“, sage ich. Während er die Leiter anschleppt und hochsteigt, um unsere Flächen-tanks zu füllen, versuche ich, ein belangloses Gespräch anzufangen.

„Ein Superwetter, nicht wahr? Da war hier den ganzen Tag sicher viel Flugbetrieb, oder?“

Er hat mich wohl nicht gehört.

„Ein Superwetter, nicht wahr? Da war hier den ganzen Tag sicher viel Flugbetrieb, oder?“

Er will mich nicht hören.

Beim Bezahlen in seinem Tankstellenbüro versuche ich's noch einmal. „Na, Sie haben sicher bald Feierabend, nicht?“ - „Mmmh“. Das wars dann auch schon. Es ist 18:55. Fünf Minuten später sehen wir, wie er seine Tür abschließt und von dannen schlurft.

Gunnar hat alle Mühe, unsere Cessna an dem Flugzeug des 'Wäschers' vorbeizumanövrieren.

Wir sitzen auf der Terrasse des Restaurants und trinken, na? Falsch! Cola! Und beobachten den Rollbetrieb. Fliegen is' nicht mehr, der Platz schließt um 19:00! Es ist Wochenende! Und warm! Und Sonnenuntergang ist erst um 20:30! So ein schöner und ziemlich großer Platz! Schade. Aber der Rollbetrieb ist auch interessant. Da ist gerade ein Flugzeug einer Firma gekommen, die mehr als zehn Flugzeuge hier stehen hat, wie man der Aufschrift auf den Seitenleitwerken entnehmen kann. Motor ist aus, aber *beacon* an! Mehr als fünf Minuten lang! Dann kommt ein weiteres Flugzeug dieser Firma angerollt. Mit Motorleistung. Aber ohne *beacon*! Komische Sitten hier.

Möglicherweise liegt das doch an Bayern (die *netten* Bayern mögen mir verzeihen!).

19:25

Ich habe wieder Christiane in München angerufen. Zu hause und auf ihrem Handy. Anrufbeantworter. Was ist denn jetzt los?

Wir beschließen, um spätestens 19:40 ein Taxi zu rufen und uns ein Hotel in Landshut zu nehmen. Landshut soll ja auch ganz schön sein.

Zuerst noch Ben anrufen. Aus der Zelle vorm Flugplatz. Ist billiger.

„Na, bist du schon an der Ostsee?“

„Nee, da fahre ich doch erst morgen hin. Heute wollen wir nach Lüneburg, da ist ‘ne Guildo-Horn-Party! Heut ist doch Birmingham!“

„Ach ja! Na, dann viel Spaß! Und schönen Gruß an Astrid!“ Dann ist gerade rechtzeitig die Mark abtelefoniert.

Der Wirt des Restaurants empfiehlt uns das ‘Luitpold’, als wir ihn nach einem guten, preiswerten Hotel fragen.

Als wir dem Taxifahrer, einem sehr netten älteren Mann, das ‘Luitpold’ nennen, kucken der so komisch.

„Wie kommen Sie denn auf das Luitpold?“

„Hat uns der Wirt des Restaurants genannt“, sage ich. „Wieso?“

„Tja, ich weiß nicht, ob das das Richtige ist“. Er wiegt so seltsam den Kopf. „Ich will ja nichts sagen, aber... erstens liegt es ziemlich weit vor der Stadt, und Sie wollten sich doch Landshut ansehen, und... naja... wissen Sie was? Wir kommen ja so oder so daran vorbei. Dann können Sie selbst entscheiden“.

Wir kommen daran vorbei. Und wir fahren daran vorbei. Und sind dem Herrn ziemlich dankbar. Ein schmuckloses, ostdeutschen Plattenbauten ziemlich ähnliches Gebäude an einer Ausfallstraße. Wir erfahren von zeitweiligen Polizeieinsätzen wegen ruhestörenden Lärms und sind froh, weiterzukommen.

Herr Baumann, unser Taxifahrer, erzählt uns viel über die achthundert Jahre alte Stadt Landshut und schwärmt von der Altstadt, in der das Hotel ‘Goldene Sonne’ liegt, das er uns empfohlen hat. Die Preise kennt er nicht so genau, aber er wartet mit abgeschalteter Taxiuhr, während ich das herausfinden will.

20:23

Die Rezeption ist dunkel und die Glastür davor verschlossen. Ein gewölbter Gang führt in eine Art Innenhof, von dem Geräusche eines wohlbesuchten Restaurants kommen. Doch wohl kein Tonband?! Gleich am ersten Tisch sitzt eine ältere Dame allein beim Essen, die irgendwie dienstlich aussieht.

„Guten Abend! Entschuldigen Sie, kann das sein, daß die Rezeption bereits geschlossen ist?“

Die Dame erhebt sich sofort, entschuldigt sich und läßt ihr Essen stehen, um mich zur Rezeption zu begleiten. Der Preis ist zwar höher, als was wir ausgeben wollten, aber nicht sehr. Und wochenends gibt es acht Mark Nachlaß. Toll. Immerhin sind wir so aber im Herzen der Altstadt, die wir uns nach den Erzählungen unseres Fahrers nun unbedingt anschauen wollen. Und zu einem guten bayerischen Essen ist es dann auch nicht so weit. Nach den guten Toasts bei Angela hatten unsere Mägen bis jetzt nichts wesentliches mehr zu tun gehabt.

Wir schleppen unsere Siebensachen in den ersten Stock. Und freuen uns. Ein riesiges, prächtig eingerichtetes Zimmer mit Blick auf die Altstadt! Im Fernsehen beginnt gerade der Grand Prix d'Eurovision in Birmingham. Wir machen uns kurz frisch und entern den lauen Abend.

Die Hauptstraße durch die Altstadt, an der direkt unser Hotel liegt, ist jetzt bis Sonntag nacht Fußgängerzone. Das ist auch gut so, denn mit unseren fast ständig nach oben auf die wunderbaren, bestrahlten Fassaden der wunderschön restaurierten Häuser gerichteten Aufmerksamkeit wären wir sonst sicher so manchem Fahrzeug in den Weg geraten. Überall stehen Tische vor den Restaurants, Pizzerias, Cafés. Kaum ein freier Platz draußen. Genaugenommen überhaupt kein freier Platz draußen. Und unser Hunger gewinnt die Überhand.

Wir gehen also rein. In ein schönes Lokal mit verlockendem Duft, der uns schon draußen gefesselt hat. Die Tür steht weit offen, und weil wir den ersten Tisch beim Eingang besetzen, sind wir quasi draußen. Ich habe tierischen Appetit auf Eisbein mit Sauerkraut! Keine Ahnung, warum. Hab ich lange nicht gegessen. Und werde ich auch jetzt nicht essen, denn es gibt keins. Ich weiche auf eine Schweinshaxe aus. Als das Ding kommt, wird mir schwindelig. Die Größe reicht locker für zwei. Dazu ein gigantischer Semmelknödel. Und ein bißchen (im Vergleich) Weißkrautsalat. Was Gunnar hat weiß ich nicht, denn ich habe genug mit dem Gerät auf meinem Teller zu tun. Ich bin sehr hungrig und gebe mir alle Mühe, aber ich schaffe gerade mal zwei Drittel. Dann geht nichts mehr. Mann, war das gut! Der Preis dafür: 12,80! Zufrieden gehen wir ins Hotel zurück.

„And now the votes from Belgium“. Es beginnt gerade die Punktevergabe. Zwischen Duschen und Zähneputzen belegt Guildo seinen sensationellen siebten Platz. Dann ist Nacht.

Sonntag, 10. Mai, 09:02

Herr Baumann ist pünktlich.

Als wir gerade bezahlt haben und vors Hotel in die Morgensonne treten, rollt der Wagen vors Portal. So solls sein!

Am Flugplatz gehen wir in den Flugvorbereitungsraum und machen unseren kurzen Strich nach Salzburg. Der Flug wird gerade mal 35 Minu-

ten dauern. Den *Flugplan* haben wir bereits vom Hotel aus telefonisch aufgegeben.

Wir verstauen unsere Siebensachen wieder im Flieger und machen unsere Checks. Auf den Flughafen Salzburg, dicht an recht ansehnlichen Bergen, habe ich mich schon lange gefreut, und so bin ich *PIC*. Um 11:04 entschweben wir der *runway* Landshuts.

Die Luft ist sehr warm, und deswegen ist die Sicht etwas getrübt. Der erste Pflichtmeldepunkt heißt 'Tachinger See' und liegt an der Nordspitze des Tachinger Sees. Das ist einfach. Der nächste von uns geplante heißt 'Teisendorf' und liegt - richtig: An der Ortschaft Teisendorf, acht Meilen südlich. Das ist auch einfach.

„*D-EORF*, proceed direct *WHISKEY*“, kommt es vom Salzburger Controller. Wenn das eine Aufforderung zu einem anregenden Getränk wäre, wäre das auch einfach. Aber der Pflichtmeldepunkt, den wir nun direkt anfliegen sollen, ist nicht so einfach zu finden. Wegen der Landschaftsformation ist er nämlich nicht zu sehen. Der direkte Kurs dorthin geht nicht: Berge zu hoch. Also drumrumtasten. Dann stoßen wir auf die Autobahn München - Salzburg. Und dann sehen wir *WHISKEY*, die Autobahngrenzstelle und den Flughafen.

Wegen der Berge liegt das *holding* von Salzburg Airport sehr dicht an der *runway*. Die nahe Seite des Ovals der Warteschleife ist gerade mal eine halbe Meile neben der *runway*. 1100 Fuß über Landebahn-Niveau. Spannend! Und da ziehen wir nun unsere ziemlich enge Schleife. Weil da ein paar Flieger einschweben. Dann sind wir 'Nummer Zwei' nach einer Cessna 152 im Endanflug. Ich kratze die Kurve und setze mich dahinter. Die C 152 ist schon

ziemlich tief, ich bin noch ziemlich hoch. Komme ja gerade erst aus dem *holding*. Raus die Klappen. Ich habe ein bißchen mit den Instrumenten zu tun, um nicht zu schnell zu sein. So, jetzt habe ich sie auf '70'.

„Paß auf!“, kommt es von Gunnar.

Ich sehe nach vorn und sehe nichts. „Wo ist denn die 152?“

„Da unten!“

Ich bin einigermäßen überrascht. Den anderen Flieger hatte ich erfahrungsgemäß über der Schwelle, kurz vorm Aufsetzen vermutet. Aber der scheint kaum ein paar Meter weiter gekommen zu sein. Als ich mich nach





vorn beuge, kann ich ihn unter mir, bedrohlich nah vor mir sehen. Der steht ja fast auf der Stelle!

Ich drehe scharf nach links ab, und Gunnar meldet dem Tower, der bisher dazu geschwiegen hat, daß wir einen Vollkreis 'due to traffic in front' machen. Das '360 approved' ist eher formell, denn eine Ablehnung hätten wir nicht mehr akzeptieren können. Als wir

aus dem '360' wieder auf der Verlängerung der *center line* sind, rollt die C 152 noch auf der Bahn.

„Hast du irgendwo über dem Ding 'n Rotor gesehen?“, frage ich. „Das muß doch wohl 'n Helikopter gewesen sein!“ Wir werden's später erfahren.

Ein *Follow Me* mit gelb rotierenden Lampen führt uns zu unserer Parkposition und bringt uns dann zum GAT. Das hat vom Vorfeld aus zwei Eingänge: 'Schengen Countries' und 'Non Schengen Countries'. Wir gehen natürlich durch den richtigen. Drin sehen wir, daß beide genau dort münden, wo wir jetzt stehen! Das verstehe, wer will.



Wir folgen dem Wegweiser zum 'C'. Ein hell und freundlich eingerichtete, sehr großer Raum. Hinter einem Counter viele Monitore mit Flugzeugdaten, Wettergeschehen. Und ein freundlicher Österreicher.

„Wir möchten Ihnen unsere Landegebühr abliefern!“, rufe ich ihm fröhlich zu.

„Die will ich gar nicht haben“, antwortet er ebenso fröhlich. Wir erfahren, daß hier *AIS* und *MET* ist. 'C' ist dort, wo wir gerade herkommen, da wo die beiden getrennten Gänge münden. Irgendwie haben wir's wohl mit dem 'C'. Oder die Beschilderung sollte mal aktualisiert werden (siehe Paderborn!).

An der Mündung ist ein sehr eleganter Counter mit zwei ebenso eleganten jungen Damen in schicken roten Kostümen. Die nehmen unser Geld. Unsere Komplimente aber nur relativ gleichgültig. Wahrscheinlich hören sie das dutzende Male am Tag. Da stumpft man halt ab. Schade.

Wo gehen wir jetzt hin? Natürlich erstmal auf die Aussichtsterrasse des Flughafenrestaurants. 'Airport Salzburg W.A.Mozart' heißt der Flughafen. Schöner Name! Unter knallroten Coca-Cola-Sonnenschirmen sit-

zen ziemlich viele Leute an ziemlich vielen Tischen. An dem Tisch neben unserem sitzt ein Ehepaar. Dem Gespräch, das wir zwangsläufig mithören, entnehmen wir, daß das gar kein Ehepaar ist. Es ist ein Fluglehrer mit seiner Schülerin aus Innsbruck. Er tadelt sie wegen ihrer langsamen Anfluggeschwindigkeit. Gerade mal 50 Knoten! Augenblick mal... Achdumeinegüte! Die C 152! Na, wenn das so ist...



Gunnars Handy braucht eine Weile, bis es das österreichische Netz gefunden hat. Dann hört er seine Mailbox ab. Auf einmal sieht er mich so eigenartig an, legt auf und sagt:

„Da war ‘ne Nachricht von Ben. Du sollst ihn in München anrufen“.

„Was?“ Über meinem Kopf ist ganz sicher eine Tüte voll Fragezeichen zu sehen.

„Ja, die Telefonnummer hab ich mir so schnell nicht merken können. Hör dir doch die Nachricht selber an“. Er reicht mir das Handy rüber.

„Hi, Dad!“, höre ich meinen Sohn sagen. „Du kannst mich unter der Telefonnummer 089-..... erreichen. Die Batterie von meinem Handy ist alle. Bis dann!“

Ich habe die Nummer in der Eile auf die Speisekarte gekritzelt. Wie kriege ich die nachher weg?

„Was ist denn jetzt los?“, frage ich mich laut. Und zu Gunnar: „Der wollte doch an die Ostsee! Was macht der denn in München? Ich denk’, der hat kaum Kohle?“ Ich kapiere gar nichts.

„Gunnar grinst: „Der weiß ja, daß wir in der Nähe sind. Wahrscheinlich sagt er gleich: ‘Komm mich abholen! Um den Wagen brauchst Du dir keine Gedanken mehr zu machen!’“ Das findet er lustig.

Unter der angegebenen Nummer meldet sich niemand. Naja, kann ich auch nicht ändern. Jedenfalls ist er offensichtlich wohlauf.

12:34

Wir überlegen, ob wir mit irgendwelchen öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt fahren sollen. Sehr weit kann’s nicht sein, wir sehen die Burg ganz deutlich. Aber die Hin- und Rückfahrt, so rechnen wir aus, wird sicher so alles in allem eine Stunde kosten. Zwei, drei Stunden Stadt ansehen und Kaffeetrinken auch noch, das wird zu spät. Also relaxen wir weiter in unserer Lieblingsumgebung. Und planen schon mal den Weiterflug nach Wiener Neustadt. Wieder Strich ziehen, Kurse bestimmen,

Sicherheitsmindesthöhen festlegen, Flughöhe bestimmen, *legs* und Zeiten ausrechnen, naja, das ewig gleiche *procedere* also.

Und unser zweiter Besuch bei dem netten Herrn von *AIS*. Jetzt sind da allerdings schon vier Mitarbeiter zugange. Ist wohl bald *Rush Hour*. Wir lassen uns das Streckenwetter und sonstige Besonderheiten geben. Dann wollen wir uns verabschieden.

„Wollen Sie keinen Flugplan aufgeben?“

„Wieso, wir bleiben doch im Lande!“

„Ja, Sie müssen auch keinen aufgeben, aber dann verzichten Sie ausdrücklich auf Rettung“.

Aha.

Wir lernen, daß in Österreich, also in Bergregionen, bei Überlandflügen ein Flugplan angebracht ist.

„Na klar, geben wir einen Flugplan auf!“

Danach lassen wir uns zum Flieger fahren.

Beim Check stellen wir fest, daß unsere Cessna einen knappen Liter Öl vertragen könnte. Alles in allem ist der Ölverbrauch aber sehr gering geworden. Die Gute fühlt sich so richtig wohl, das haben wir schon gemerkt!

„D-EORF, wo können wir denn hier einen Liter Motoröl bekommen“, frage ich über Funk den Tower.

„Wir schicken Ihnen gleich einen Wagen!“

Keine drei Minuten später fährt ein Tankwagen vor. Die Cessna wird mit Öl erfrischt, und wir sind kurz darauf startklar. Gunnar rollt die Maschine den ganzen langen *taxiway E* entlang zur *holding position*. Hinter uns eine größere Zweimot. Ein Motorsegler ist gerade gelandet. Wir bekommen unser *line up*.

Da stehen wir nun auf der Startposition. Einen guten Kilometer vor uns wackelt der Motorsegler die *runway* entlang.

„OE-..., expedite and take next taxiway to the left“, treibt der Tower ihn an. Aber der Motorsegler tuckert gemächlich bis ans Ende der zweieinhalb Kilometer langen Bahn. Einen Stau von mittlerweile vier Maschinen hinter sich erzeugend. So im Stand sind es bei einer Außentemperatur von 28 Grad im Cockpit sicher gut zehn Grad mehr! Wenigstens sind wir die ersten.

Ich navigiere Gunnar über die angewiesene Abflugstrecke, was jetzt, nach Osten, sehr leicht ist. Links ziemlich ebenes Gelände, rechts ziemlich viel Granit mit Schnee drauf. Und Seen. Mondsee, Attersee, und was weiß ich noch für Seen. Viel Futter für die Fotokamera.

Etwa 40 Meilen vor Wien, bei St. Pölten, biegen wir nach Südosten ab, auf den Wienerwald zu. Wir steigen auf *FL 55*, was nach unseren Berechnungen ausreichend ist. Dennoch ist es ein eigenartiges Gefühl, wenn einige Kuppen auf unserem Kurs aus der Entfernung zunächst auf mindestens gleicher Höhe zu liegen scheinen. Zumal das Tageslicht durch die

stark bewaldeten Berge unter uns auch noch schwächer wirkt, als es tatsächlich ist. Und von Wien Radar hören wir zu allem Überfluß auch noch irgendwas von 'recent CBs'! Wir können zwar im Dunst über Wien keinerlei Gewitterwolken ausmachen, aber das will nichts heißen. Die Dinger verstecken sich in ihrem Anfangsstadium gerne. Und der Hitze der letzten Tage zufolge sind Gewitter zumindest im Bereich des Möglichen.

Wiener Neustadt Ost liegt östlich unmittelbar neben dem Wienerwald. Und zwar 4000 Fuß tiefer! Als wir nach 75 Minuten Flugzeit den Ort sehen, können wir noch nicht sinken, weil wir noch über dem Höhenzug sind. Und dann gehts abwärts. Schönen Gruß von den Ohren!

Die Einflugrouten sind hier ziemlich kitzelig. Es sind sehr enge Korridore zwischen Militärischen Sperrzonen. Ohne Kursangaben auf der *approach map*. Da ist ohne *GPS* gutes Feeling gefragt. Haben wir. Jedenfalls zuerst.

Wir melden uns über dem Pflichtmeldepunkt *GOLF*, einem Autobahndreieck, das wir leicht finden. Und dann sollen wir *UMSPANNWERK* melden. Auf der *approach map* nicht als markanter Punkt auszumachen. Ich gebe Gunnar einen Kurs. Und finde kein Umspannwerk in der Landschaft. Wir sind schon ziemlich dicht am Platz.

„Nicht weiter, kreise mal nach rechts!“ Ich suche das scheiß Umspannwerk! Hier sind zwei schöne Badeseen, sehr markant, aber wo ist dieses Umspannwerk? Ich rufe den Platz.

„D-EORF, wir geben uns ja alle Mühe, aber wir können Ihr Umspannwerk nicht finden!“

„Haben Sie denn den Flugplatz schon in Sicht?“

„Seit zehn Minuten!“

Und da kriegen wir den Anflug frei. Warum nicht gleich? Der Gegenanflug gerät etwas weit, weil der Pilot die vom Navigator bezeichnete Straße, über der in den Queranflug eingedreht werden muß, woanders vermutete. So schnuppern wir dann letztlich doch noch im militärischen Luftraum herum.

Wir parken unsere Cessna auf der Wiese nah beim Tower. Dann rauf.

Oben sind zwei Männer hinterm Counter und zwei junge Frauen davor. Die sind gerade vor uns gelandet. Es herrscht eine familiär fröhliche Stimmung.

„Seid's ihr die *Romeo Fox*?“ - Ja, sind wir.

„Habt's ihr *GPS* an Bord?“, fragt uns einer der Männer, beide strahlen übers ganze Gesicht.

„Mm-mm“, verneine ich.

„Aber Instrumente habt's schon?“ Ich weiß natürlich genau, auf was er hinauswill.

„Hören Sie doch auf“, lache ich, „Euer Umspannwerk habt ihr wahrscheinlich gestern abgebaut!“

Bombenstimmung im Tower! Wir erfahren, daß das 'Umspannwerk' nichts weiter ist, als ein Trafo! Nicht größer als eine bessere Hundehütte! Und daß wir nicht die ersten sind, die das Ding nicht ausmachen konnten. Und ich hatte nach einer großen Anlage gesucht!

Alle lachen, auch wir. Die beiden jungen Frauen gehen nach unten und wünschen uns noch einen schönen Abend, worauf ich frage, wie das denn ohne sie gehen soll?

Wir flachsen noch ein wenig mit den Towermännern, da fällt mir etwas siedendheiß ein:

„Schließen Sie doch bitte schnell noch unseren Flugplan!“ Der eine greift sofort zum Hörer.

Wenn ein Flugplan besteht und die Landung nicht an den zuständigen AIS übermittelt wird, geht sehr bald ganz schön die Post ab: In vier verschiedenen Phasen, sogenannten Alert-Phasen, wird zuerst nach dem Verbleib des Fliegers rumtelefoniert, bis dann als letzte Phase alles ausrückt, was gut und teuer ist. SAR-Helikopter, über See auch SAR-Schiffe, Polizei, Feuerwehr, etc, etc. Und wenn der betreffende Pilot dann nur vegessen hatte, den Flugplan zu schließen, wird's sehr unangenehm. Und sehr, sehr teuer. Na, das haben wir ja noch abgewendet.

Wir erzählen, wo wir herkommen und daß wir noch nach Wien wollen.

„Was wollt's denn in Wien! Hier ist's viel schöner! Und außerdem ist hier Oesterreichs nettester und lustigster Flugleiter!“ Mindestens dem können wir uneingeschränkt zustimmen.

„Wo gibt's denn hier Übernachtungsmöglichkeiten?“

„Gehn's runter ins Restaurant und sagen's dem Herrn Pratscher (klingt fast wie Herr Brootsch, siehe 'Deutschland-Pflug I') an schönen Gruß von mir, und er soll sich um ein Zimmer für Sie kümmern!“

„Einen schönen Gruß von wem?“, frage ich.

„Na, von mir halt!“ Wir erfahren dann doch, daß er der Herr Schuster ist, und dann gehn wir halt runter.

17:10

An der Theke fragen wir den Herrn Pratscher, wer denn wohl der Herr Pratscher sei. Dann scheint alles klar zu sein.

Als wir uns gerade an ein freies Stück Tisch auf der Terasse gesetzt haben, sehe ich zwei Tische weiter die beiden weiblichen Wesen von eben. Wir setzen uns zu ihnen. Nette Mädchen. Eine von ihnen, die Mona, hat die PPL, die andere, Uschi, eine sechsköpfige Verwandtschaft dabei. Die haben auf ihren Hund aufgepaßt, solange sie geflogen sind. Nach zwei Minuten gehören wir zur Familie.



Mona und Uschi sind Flugbegleiterinnen bei Austrian Airlines. Und aus Wien. Und wollen in einer Viertelstunde zurückfahren.

Als der Kellner kommt, erfahren wir als erstes, daß für uns Zimmer im Hotel auf der anderen Seite des Flugplatzes reserviert sind, gleich neben der *Katana*-Werft. Die schicken Zweisitzer werden hier gebaut. Wir bestellen ausnahmsweise mal Apfelschorle, und auch die Mädchen bleiben noch auf ein Glas. Es gibt viel zu erzählen unter Fliegern. Beispielsweise, als Mona mal auf einem Rückflug nach Wien genau hier von einem Flugast gefragt wurde, wie denn der Berg da drüben mit dem Schnee drauf heiße. „Schneeberg“, hatte sie erwidert. Darauf der Fluggast: „Klar, dumme Frage, dumme Antwort!“ Nur, daß der Berg tatsächlich so heißt! Andere Stories machen nur Sinn im österreichischen Dialekt, deswegen kann ich mir das Aufschreiben ersparen.

Die Mädchen fahren schließlich sehr spät nach hause.

Im Hotel tut um diese Zeit nur noch eine alte Frau dienst. Aus der Küche quillt lautes Gezirpe.

„Haben Sie ‘ne Grille in der Küche?“, fragt Gunnar.

„Ich weiß auch nicht“, sagt die Frau, „Ich dachte der Kühlschrank sei kaputt“. Na, wenn sich so ein kaputter Kühlschrank anhört...

Wir suchen. Ich hole meine Mini-Taschenlampe aus dem Fliegerkoffer. Und Gunnar entdeckt das Tier ganz unten hinter einem Gefrierschrank.

„Da kommt man so nicht ran. Die müssen Sie mit irgendwas besprühen“. Als wir rausgehen, sehe ich die Frau auf der Anrichte herumrobben, auf der Suche nach dem Übeltäter.

„Was ist das denn“, wundert sich Gunnar, als er sein Handy einschaltet. „Hier ist ‘ne Nachricht um 00:04 gekommen“.

„Das kann nur Ben sein“, hoffe ich. Und richtig. „Dein Wagen steht morgen früh am Flughafen Hamburg“, richtet mir Gunnar aus, und „er ruft dich dann abends zuhause an“. Ich bin auf die Geschichte gespannt.

Die Nacht im Hotelzimmer ist schwierig. Es ist tierisch warm, noch immer über zwanzig Grad! Durch das weit geöffnete Fenster könnte ein Lufthauch kommen, wenn es einen geben würde. So liege ich bewegungslos da, um meine Temperatur zu senken. Wie im Hochsommer! Draußen scheint ein Lassie-Film zu laufen: Grillen zirpen ohne Ende. Und laut. Und es ist heiß. Und dann schlafe ich doch ein.

Montag, 11. Mai, 09:00

Wir stehen im Tower von Wiener Neustadt Ost und blicken ungläubig auf die Temperaturanzeige. Siebenundzwanzig Grad im Schatten! Am Morgen! Im Mai!

Weil einer der Mitreisenden seinen Reisepaß nicht hat, können wir also nicht in Prag landen, wie geplant. Das heißt, wir könnten schon, müßten dann aber auf dem Flughafen bleiben, vor dem Zoll. Und das ist ja Quatsch. Also beschließen wir, Tschechien zu durchfliegen, auf unserem Weg nach Berlin

Wir sind nicht sicher, ob das überhaupt geht. Im *Jeppesen*, Sektion ‘General Notes’ steht: ‘Czech airspace should be avoided under any circumstances’. Wir fragen den Towermann. Herr Schuster hat heute frei.

„Die Frage hat bisher noch gar keiner gestellt“, kratzt er sich am Kinn, „Das weiß ich gar nicht“. Er fängt an, zu telefonieren. Mit AIS, mit dem Zoll, sogar mit der Gendarmerie. Während wir ein Stockwerk tiefer schon mal planen. Einige Zeit später wissen wir, daß das keiner genau weiß. Wir sollen einfach mal einen Flugplan aufgeben. Wenn der genehmigt wird, dann geht’s halt. Machen wir. Und kriegen ihn genehmigt. Und da lese ich den zweiten Teil des Satzes aus dem *Jeppesen*: ‘...any circumstances, unless a special permission has been obtained by filing FLT PLN’. Tja, hätte sich der Towermann ‘ne Menge Telefoniererei sparen können, wenn wir vorher genauer gelesen hätten.

Am Flugzeug rufe ich noch kurz Joe in Berlin an und teile ihm unsere Ankunftszeit mit.

Eigentlich hatte ich fliegen sollen, aber erstens freue ich mich auf den Funkverkehr mit den Controllern dreier Länder, und zweitens braucht Gunnar die Stunden für seine Lizenzverlängerung dringender als ich, also bin ich Co. Um 11:41 heben wir ab. Wir müssen diesmal nicht über *UM-SPANNWERK*, sondern über *PULVERTURM*, und den haben wir schon vom Tower aus deutlich gesehen. Hier wurde im Mittelalter Schießpulver hergestellt und gelagert.

Wieder klettern, um den Wienerwald zu überfliegen, bis St. Pölten ist der Weg der umgekehrte, den wir gestern gekommen sind. Hier biegen wir nach Norden ab, Richtung Tschechische Grenze. Um 12:29 fliegen wir in den 'Czech airspace' ein. Mit unser 'special permission' in Form unseres genehmigten Flugplans. Der Tschechische Controller ist sehr gut zu verstehen, wenngleich ich ständig das Gefühl habe, Karel Gott würde mit mir englisch sprechen.

Ich hatte jede Menge Fotos über Tschechien machen wollen. Irgendwie war in meinem Kopf, über dem fremden Land würde alles anders aussehen. Natürlich Quatsch. Aber dann kommen wir westlich von Prag



an die Moldau. Und hier klickt und surrt es dann doch noch mehrmals. Die Moldauschleifen sehen einfach toll aus von hier oben. Ich habe unwillkürlich Smetana im Ohr.

Und dann bekomme ich zu tun.

„D-EORF, set now course direct to Rdznschtsche“, so verstehe ich jedenfalls. Das Englisch des Controllers ist einwandfrei, die Ortsnamen spricht er logischerweise tschechisch aus. Und das ist das Problem. Um irgendein militärisches Aktionsgebiet zu meiden, sollen wir unseren Kurs, abweichend von unserer Planung, nach eben diesem 'Rdznschtsche', oder

so ähnlich, ändern. Und das kann ich auf der Karte einfach nicht finden. Auch Gunnar sucht.

„Can you please give me a *heading*“, bitte ich den Controller.

„The *track* is 305“, sagt er, „I repeat: 305 is the *track*, not the *heading*!“. Ich bestätige. Der Controller ist auf Zack. Da er den Wind in unserer Höhe nicht kennt, kann er uns nur einen *track* geben. Das *heading* müssen wir schon selbst berechnen.

Ich ziehe eine Linie aus unserer Position auf 305 Grad. Und da ist ja auch der Ort: Radnice! Das sich das soo ausspricht...

Über Radnice drehen wir wieder auf Nordkurs, und bald empfangen wir schon das Dresden VOR. Um 13:37 fliegen wir in deutschen Luftraum ein. Wir fliegen über riesige Braunkohlegebiete. Scheußlich, was der Tagebau in der Landschaft anrichtet. Dann kommt Dresden in Sicht. Viel größer, als ich es vermutet hätte.

Wir fliegen in FL 65 und sind damit oberhalb von 'airspace C', der dem an- und abfliegenden Luftverkehr des Flughafens Dresden vorbehalten ist. Rechts voraus kann ich in etwa 6 Meilen Entfernung die Landebahn sehen. Die Dresdener Controllerin informiert uns über eine gerade gestartete 'Condor', die in unsere Richtung steigt. Merkwürdig, denn bei der Wetterlage wird im allgemeinen nach Osten gestartet und gelandet. Und wir fliegen westlich des Flughafens. Na, wie auch immer, wir forschen nach dem Airliner.

Und da ist er.

Ein tolles Bild, wie er von rechts zuerst genau auf uns zu zu steigen scheint, um dann nach Süden zu drehen. Her mit der Kamera! Wann kann ich schon mal ein Passagierflugzeug unter uns und nur etwa eine Meile neben uns fotografieren! Hoffentlich reicht das Zoom, um die Maschine über dem Häusermeer deutlich hervortreten zu lassen!

Starke Thermik setzt ein. Und will unsere Cessna pausenlos nach oben drücken. Schließlich düsen wir wieder mal mit mehr als 120 Knoten dahin, den Leistungshebel auf etwa 40 Prozent!

Wir sind jetzt über Brandenburg. Hier ist der kahle Grenzstreifen wie eine häßliche Narbe zwischen Wald, Wiesen und Seen sichtbar. Idyllisch



liegen verstreut Häuschen an malerischen Seeufern. Und dann melden wir uns auch schon in Berlin-Schönefeld. Wir bekommen die *runway 08 R* und setzen um 14:33 auf. Nach lediglich zwei Stunden und zweiundzwanzig Minuten! Für 318 Meilen. Kein schlechter Schnitt. Dank an dieser Stelle an die heiße Luft und die deutliche Rückenwindkomponente, die in unserer Höhe geherrscht hat.

Auch hier lotst uns ein *Follow Me* zu unserer Parkposition auf dem Vorfeld des *GAT*. Wegen der in einer Woche beginnenden *ILA*, der Internationalen Luftfahrt Ausstellung, ist das gesamte *GAT* für diese Zeit an das südwestliche Ende der *08 R* gezogen. Glücklicherweise hatte ich eine Woche vor unserem Abflug die monatliche Revision meines Jeppesen erhalten, mit einer 'temporary approach map' von Schönefeld. Daher sind wir bereits informiert.

Unaufgefordert kommt ein Tankwagen angebraust und fragt uns, ob wir tanken möchten. Toller Service! Klar, müssen wir sogar. Schließlich wollen wir heute abend noch nach Hamburg zurück. Öl ist OK. Die Cessna freut sich offensichtlich immer mehr über den langen Ausflug.

Das Terminal besteht aus einem riesigen Bürocontainer. Bei den wegen der Hitze trägen, aber netten Angestellten liefern wir unsere Landegebühren ab. Und warten dann draußen in der Sonne auf Joe, schließlich sind wir früher als erwartet gelandet. Wenig später braust ein 3er BMW heran und Joe winkt aus dem geöffneten Seitenfenster.

„Hi! Na, schönen Flug gehabt?“ Wir steigen ein und berichten von unserem Geschwindigkeitsrekord. Joe hat einen Biergarten in einem Brandenburger Gutshof für unseren Klönschnack ausgesucht, und da wollen wir jetzt hin.

Nach zehnminütiger Fahrt stehen wir vor einer Absperrung. „Die *ILA*!“, stöhnt Joe. „Nichts ist mehr, wie es gestern war!“

Wir irren noch eine gute halbe Stunde von Absperrung zu Absperrung bis wir beschließen, den Umweg über die Autobahn zu nehmen. In einer Viertelstunde sind wir da. Vom Parkplatz müssen wir noch fünf Minuten durch die Hitze marschieren: Eine Absperrung. Die hat nun aber nichts mehr mit der *ILA* zu tun, hier wird die Straße neu gemacht. Wir kommen um vor Durst.

„Wenn jetzt da zu ist, laufe ich Amok!“, ächzt Gunnar. Mir fällt ein, daß heute Montag ist und sage lieber gar nichts.

Aber es ist offen.

Auf einem riesigen Platz stehen hunderte von Bänken und Tischen mit Sonnenschirmen. Ich kann mir gut vorstellen, daß an Wochenenden hier der Teufel los ist. Jetzt jedoch verlieren sich höchstens zwanzig, dreißig Gäste zwischen den Bänken. Wir besorgen uns gigantisch große Gläser mit - genau: Apfelschorle. Und was zu essen. Es gibt Grünkohl mit Wurst und Bratkartoffeln, die nehme ich natürlich nicht, sondern eine dicke Bockwurst mit Brot.

Am Tisch packt Joe seine mitgebrachten Fotoalben aus. Er war im März mit einem Freund für vier Wochen in den U.S.A. zum Fliegen. Dort kostet das Chartern einer Cessna wie unserer nur ein Drittel des hier üblichen Preises! Wir sehen uns die traumhaften Fotos an: Rocky Mountains, Lake Tahoe, Grand Canyon, Bryce Canyon, San Francisco, und, und, und. Es gibt viel zu erzählen. Naja, Flieger unter sich halt...

17:38

Wir müssen los. Schade, so schön gemütlich in der Sonne, bei Apfelschorle und Stories.

Wir sind gerade losgefahren, als mir etwas auffällt.

„Hey Joe“, bemerke ich, „funktioniert deine Tankuhr?“ Da leuchtet nämlich ein dickes gelbes Licht.

„Oh, das hätte ich beinahe vergessen!“, ruft Joe, stoppt und füllt seinen Reservekanister in den Tank um. Na, das hätte noch gefehlt, daß wir auf der Autobahn wegen Spritmangels liegengeblieben wären.

Im Container ziehen wir den letzten Strich unseres Ausflugs in die Navigationskarten. Man könnte zwar auch einfach der Elbe folgen, aber ich fliege gern nach Strich. Joe schaut sich derweil „unser“ Flugzeug an. „Kuschelig“, bemerkt er ob unserer roten Ledersitze und Anschnallgurte.

Die letzte Etappe unseres Ausflugs bin ich wieder dran. Über *SIERRA* fliegen wir südlich aus Berlin, um dann den Kurs von 298 Grad Richtung Hamburg einzuschlagen. Jetzt, am Abend, haben wir die tiefstehende Sonne vor uns, und daher ist die Horizontalsicht nicht so gut. Dafür werden wir aber mit schönen Fotomotiven belohnt. In immer neuen Variationen schimmert, schillert, gleißt das Sonnenlicht in Teichen, Seen und natürlich in der Elbe.

Kurz vor acht Uhr melden wir *DELTA*. Normalerweise bekommt man von hier den



direkten Weiterflug zum Airport.

„D-EORF, proceed to *SIERRA 2*“, weist uns die Hamburger Controllerin an. *SIERRA 2* ist die Köhlbrandbrücke im Süden von Hamburg. Na gut, drehen wir also nach Westen. Und dann wird klar, warum das so ist. Über Hamburg ist die Hölle los. Zum einen kommen wochentags um diese Uhrzeit sehr viele Airliner nach Hamburg, zum anderen sind wegen des guten Wetters scharenweise Privatpiloten in der Luft, die nun ebenfalls landen wollen, denn bald ist Sunset. Und im Süden Hamburgs sehen wir sechs oder sieben Heißluftballone treiben.

Einer davon ist ziemlich nahe bei *SIERRA 2*. Und wahrscheinlich etwas nervös, weil wir direkt auf ihn zu halten. Deswegen melden wir uns schon kurz bevor wir den Pflichtmeldepunkt erreichen wieder bei Hamburg Radar. Und dann wirds noch schöner.

„D-EORF, proceed to the TV-Tower and hold over“.

„Boaah!“, sage ich und grinse übers ganze Gesicht. Eine Freigabe für Rundflüge über der Stadt, mit Binnen- und Außenalster ist sehr beliebt und wird auch fast immer genehmigt. Um den Fernsehturm kreisen zu dürfen, ist allerdings ein ausnehmend seltenes Privileg. Und wir werden dorthin geschickt!

„Ich werde Rechts-Kreise drehen“, informiere ich Gunnar und drücke ihm die Kamera in die Hand. So entstehen etliche Fotos unseres Heinrich-Hertz-Turmes, auf denen man beinahe die Menschen im Turmrestaurant erkennen kann!



Als wir von Hamburg Radar zur Landung an den Tower übergeben werden, fügt Gunnar seiner Bestätigung noch an: „And thanks for the nice sightseeing trip!“ - „You’re welcome!“, lacht die nette Controllerin.

Um 20:18 berührt die *D-EORF* wieder Hamburger Boden.

Epilog

Noch eineinhalb Stunden nach unserer Landung sitzen wir im GAT.

Fliegen ist schön, aber auch jede Menge Papierkram gehört leider dazu. Das Bordbuch muß aktualisiert werden, ebenso die Logbücher von Gunnar und mir. Zeiten addieren, übertragen. Treibstoff- und Öl-Rechnungen zusammenstellen und ins Bordbuch legen, Ausgaben gegeneinander aufrechnen.

Gegen 22:00 sind wir fertig. In jeder Beziehung.

Wir schleppen unsere Gepäcktürme nach draußen. Mein Auto steht ganz unschuldig da und wartet auf mich. Müde Verabschiedung, und dann macht sich Gunnar auf den Weg nach hause. Bis nach Aumühle hat er noch etwa vierzig Minuten zu fahren. Ich bin in einer Viertelstunde daheim, jetzt ist nicht mehr viel Verkehr.

Bis zuletzt hatte ich ein bißchen gedacht, Ben hätte mich vielleicht nur foppen wollen mit München. Schließlich war er unter der angegebenen Nummer nicht zu erreichen gewesen. Aber der Tachostand zeigt tatsächlich zweitausend Kilometer mehr an! Das weiß ich auch nur deswegen so genau, weil ich am Tag vor unserem Abflug noch einen Ölwechsel hatte machen lassen.

‘Der Kerl!’, grinse ich vor mich hin und bin schon neugierig auf seine Story.

Index

<i>D-EORF</i>	Das internationale Kennzeichen unseres Flugzeuges. Das 'D' ist das Kennzeichen für 'Deutschland', 'OE' ist Oesterreich, 'N' die U.S.A. Die restlichen vier Buchstaben (in den U.S.A. auch Ziffern) individualisieren das Flugzeug. In Deutschland kann man an dem ersten Buchstaben nach dem Bindestrich das jeweilige Luftfahrzeug klassifizieren. So steht z.B. das 'E' für einmotorige Flugzeuge bis zu 2 t à MTOW. Ein 'K' trägt ein Motorsegler, 'A' ein Flugzeug über 22 t MTOW, 'O' hat ein Heißluftballon und 'M' ein Ultralight Flugzeug. Segelflugzeuge haben hinter dem Bindestrich vier Ziffern.
<i>VFR</i>	'Visual Flight Rules', Sichtflugregeln
<i>Runway 23</i>	'Runway' ist die Start- und Landebahn. Die Zahl dahinter kennzeichnet die Richtung. '23' heißt, die Start- (oder Lande-) Richtung ist nahezu 230 Grad auf der Kompaßrose. Es wird immer auf volle 10 Grad auf-, bzw. abgerundet.
<i>EDDH</i>	Die internationale Flughafenkennung von Hamburg
<i>Holding Position U</i>	Wie vor einer Kreuzung müssen Flugzeuge vor dem einbiegen auf die Startbahn an einer Haltelinie warten. Mehrere Einmündungen zur Startbahn werden mit Buchstaben unterschieden.
<i>geleant</i>	Abgemagert. Bei Vergaser-Flugzeugmotoren wird das Treibstoff-Luft-Gemisch manuell eingestellt, um in den unterschiedlichen Höhen (mit unterschiedlichem Sauerstoffvolumen) immer ein optimales Gemisch für die optimale Leistung zur Verfügung zu haben. Muß man längere Zeit am Boden mit laufendem Motor stehen, empfiehlt es sich, den Treibstoffanteil zu reduzieren (abzuma-

gern), um das Verrußen der Zündkerzen und damit die Gefahr eines Motorschadens beim späteren Start zu vermeiden.

Hamburg Ground Bodenkontrolle. Die Stelle, die für den reibungslosen Verkehr am Boden zuständig ist. Sie erteilt Anlaßerlaubnis und Rollfreigaben.

DELTA Ein Pflichtmeldepunkt. Um Flughäfen herum sind diese Punkte eingerichtet, damit an- und abfliegender Verkehr in bestimmten Bahnen abläuft. Diese Punkte befinden sich meist an markanten Stellen. DELTA ist beispielsweise das Autobahndreieck A1/A24 im Südosten Hamburgs.

ready for departure abflugbereit. Früher hieß es 'ready for take-off', aber um Verwechslungen mit der Startfreigabe 'cleared for take-off' zu vermeiden, wurde das 'abflugbereit' daraus.

cleared for take-off Start frei

taxiway Rollweg.

cross reference Kreuzpeilung. Mit Hilfe zweier Linien, die zwei Funknavigationsgeräte weisen, kann man an deren Schnittpunkt die augenblickliche Position bestimmen.

QDM Eine Kursangabe, deren Richtung direkt zum Flughafen weist, allerdings ohne Berücksichtigung des Windeinflusses.

Track Der tatsächliche Kurs über Grund.

center line Die Mittellinie der Runway

ILS 'Instrument Landing System', Instrumenten Landesystem. Im Cockpit ein Instrument, das durch eine horizontale und vertikale Nadel den exakten weg auf dem 'Gleitpfad' zeigt.

MTOW 'Maximum Take-Off Weight', maximales Startgewicht

<i>GAT</i>	‘General Aviation Terminal’ Das Terminal für die ‘Allgemeine Luftfahrt’. Das ist praktisch alles, was nicht eine Fluggesellschaft ist. Im allgemeinen kommt hier auch die Prominenz mit ihren Privat-Jets an. Man will sich ja nicht durch überfüllte Abflughallen drängen müssen.
<i>Vorfeldbrücke</i>	Von hier aus werden unter anderem die Personen-transporte von und zu den Flugzeugen der ‘Allgemeinen Luftfahrt’ organisiert. Auf einem Flughafen ist es verboten, über die Vorfelder zu Fuß zu gehen.
<i>CAVOK</i>	‘Clouds And Visibility OK’, keine Bewölkung von mehr als 4/8 unterhalb 5000 à <i>Fuß</i> und mehr als 10 Kilometer Horizontalsicht am Boden.
<i>stopover</i>	Zwischenlandung
<i>approach maps</i>	Anflugkarten der Flugplätze. Hier sind Pflicht-meldepunkte, eventuell vorgeschriebene Ein- und Ausflug-Routen mit ihren Maximalen Höhen verzeichnet. Zusätzlich die Lage und Bezeichnungen der einzelnen Runways und Taxiways, des Towers, der Tankstelle, etc., etc.
<i>en-route-chart-organizer</i>	Spiralgebundenes DIN A5 Buch, bestehend aus einer Anzahl Klarsichttaschen. Hier haben wir unsere Checklisten und die approach maps der anzufliegenden Flugplätze in sinnvoller Reihenfolge während des Fluges stets parat.
<i>Follow Me</i>	Gelb-Schwarz kariert Kleinbus, der Flugzeuge zu ihren parking positions führt und die Besatzungen zu und von ihren Fliegern transportiert.
<i>PIC</i>	‘Pilot In Command’, verantwortlicher Pilot. Im Airliner heißt er viel gewichtiger ‘Captain’.
<i>Fuß</i>	Längenmaß in der Fliegerei. 1 Fuß = 0.304 Meter. Faustformel: Fuß durch 3 sind Meter
<i>on top</i>	über den Wolken. Auch VFR-Flug ist über den Wolken ohne Erdsicht erlaubt. Voraussetzung:

Beim Steigen über die Wolkendecke müssen die Minima eingehalten werden. D.h., je nach der Luftraumkategorie, in der man sich befindet, dürfen beispielsweise die Wolken beim 'Durchstieg' nicht berührt werden, oder es müssen sogar 1,5 km horizontaler Abstand zwischen dem Flugzeug und den Wolken bestehen. Das heißt also, daß im ungünstigsten Fall das 'Wolkenloch' 3 km Durchmesser haben muß. Dasselbe gilt natürlich auch für den Abstieg am Zielort.

FL 65

Flight Level oder Flugfläche. Die Flughöhen unterhalb 5000 Fuß werden nach dem jeweiligen barometrischen Luftdruck gemessen. Oberhalb von 5000 Fuß wird generell der Luftdruck der sog. 'Standardatmosphäre' eingestellt, der bei 1013,25 hpa liegt. Das deswegen, damit, gerade auf längeren Flügen (Überland, Transatlantik) alle Luftfahrzeuge mit identischen Werten rechnen und somit die Höhen relativ zueinander staffelbar sind. Ab dieser Höhe wird in FL gesprochen. FL 65 entspricht hier 6500 Fuß bei 1013,25 hpa

C

Control. An dem Flughäfen und Flugplätzen der Ort, an dem u.a. die Lande- und sonstigen Gebühren bezahlt werden.

final

Endteil des Landeanfluges

Frankfurt FIS

FIS: Flight Information Service, Fluginformationsdienst. Zuständig für Mitteilungen von besonderer Bedeutung für den Piloten (Besondere Wetterveränderungen, besondere Verkehrsinformationen). Auf unkontrollierten Flügen (VFR ohne Flugplan) ist die Kontaktaufnahme mit FIS freiwillig.

FIR München

FIR: Flight Information Region, das Gebiet, das ein FIS abdeckt.

controlled flight

kontrollierter Flug, bei dem man mit irgendeinem Lotsen (FIS, Radar, Tower, etc.) ständig verbunden sein muß. Jeder IFR-Flug ist z.B. ein kontrollierter Flug.

<i>beacon</i>	Kollisionswarnlicht. Ein rotes Blinklicht am Flugzeug (bei kleineren Flugzeugen oben am Seitenleitwerk, bei großen oben und unten am Rumpf). Dient 1. wie der Name sagt, dem besseren Erkennen von Luftfahrzeugen in Bewegung und 2. am Boden als Warnung, daß das Triebwerk läuft.
<i>Flugplan</i>	Für IFR-Flüge immer und für bestimmte VFR-Flüge (fast alle Auslandsflüge) ist ein Flugplan bei AIS aufzugeben. Er enthält Start- und Zielflugplatz, voraussichtliche Abflugzeit und Flugdauer, Strecke und andere Angaben, die für eine Beurteilung des Fluges wichtig sind. Bei Überfälligkeit treten insgesamt 4 Alarmphasen nacheinander in Kraft, bis hin zum Ausschwärmen von SAR-Flugzeugen und -Schiffen.
<i>holding</i>	Warteschleife. I.d.R. ein Oval von 4 Minuten Flugzeit. 1 Minute geradeaus, 1 Minute Halbkreis, 1 Minute geradeaus und wieder 1 Minute Halbkreis.
<i>AIS</i>	Aeronautical Information Service. Informationsdienst an Flughäfen.
<i>MET</i>	Meteorological Information. Flugwetterdienst
<i>legs</i>	Die einzelnen Flugabschnitte.
<i>line up</i>	Rollen auf die Startbahn ,Ausrichten auf der center line und halten.
<i>CBs</i>	Cumulus Nimbus, Gewitterwolken
<i>GPS</i>	Global Positioning System, Satelliten Navigationssystem
<i>Romeo Fox</i>	Im Flugfunk-Alphabet 'R' und 'F', die letzten beiden Buchstaben unseres Kennzeichens. I.d.R. werden nach dem 'Erstkontakt' nur der Nationalitäts-Buchstabe und die beiden letzten Buchstaben des Kennzeichens genannt.,

SAR	Search And Rescue, Suchen und Retten.
PPL	Private Pilot License, Privatpilotenlizenz
Jeppesen	Viele dicke Ordner, in denen sich neben den approach maps aller Flugplätze auch Regularien finden. Wird monatlich upgedatet.
Co	Co-Pilot
heading	Richtung der Flugzeugnase auf der Kompaßrose
track	Kurs über Grund
VOR	Very High Frequency (VHF) Omnidirectional Bearing. Funknavigationsanlage, die im VHF-Bereich auf einer bestimmten Frequenz einen 'Rotierenden' Peilstrahl (Radial) aussendet. Durch entsprechendes Empfangsgerät im Cockpit läßt sich feststellen, auf welchem Radial man sich befindet.
runway 08 R	'R' steht für 'Right' auf Flughäfen mit parallelen Landebahnen
ILA	Internationale Luftfahrt Ausstellung

