

The background of the cover is a photograph showing the silhouette of a person on a boat, likely a motorboat, against a dramatic sky with clouds. The person is positioned on the left side of the frame, leaning over the side of the boat. The sky is dark with some lighter patches, suggesting a sunset or sunrise. The overall mood is somber and contemplative.

Siegfried H. Kottysch

Vier Tage minus eins.

Siegfried H. Kottusch

**Vier Tage
minus
eins.**

Copyright 1996-2000 © Siegfried H. Kottysch
Marderstraat 10
D-22399 Hamburg
Tel.: +49 - (0)40 - 60 67 11 - 58
Fax.: +49 - (0)40 - 60 67 11 - 57

September 1996

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Genehmigung

Donnerstag, 10:30 Uhr, Dunst.

Leider ist das Wetter nicht so, wie es noch am Vortag von der Flugwetterwarte Hamburg vorhergesagt worden war: Aufgelockerte Bewölkung, nur vereinzelt Schauer, also fliegbar.

Seit 09:00 Uhr local time sitzen Gunnar und ich im Flugvorbereitungsraum des GAT (General Aviation Terminal) am Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel und versuchen, den Meldungen, die in kurzen Abständen von einem kreischenden Matrixdrucker ausgespuckt werden, etwas Positives zu entlocken. Auch das Wetterfax hat nichts anzubieten: keine drei Kilometer Sicht, Wolken nahezu dicht in 500 Fuß. Langsam, sehr langsam ansteigend. Sch....ade!

Wir wollten eigentlich schon seit mehr als einer Stunde unterwegs sein. Wir haben für vier Tage von Donnerstag bis Sonntag eine viersitzige Cessna 172 gechartert. Um wieder einmal ein paar Stunden zu sammeln und fliegerischen Spaß zu haben, wollen wir einen etwas ausgedehnteren Ausflug nach Süddeutschland machen und Verwandte und Freunde besuchen. Unsere erste Etappe sollte uns nach Kulmbach führen (in der Nähe wollte ich meiner Geburtsstadt einen ersten bewußten Besuch abstaten). Am späten Nachmittag sollte es zu einem guten Freund Gunnars nach Mühldorf am Inn gehen. Übernachtung, dann weiter nach Kempten im Allgäu, Rundflug mit Bekannten, in die Eifel nach Trier, einen meiner Freunde besuchen, dann nach Mainz, meine alte Studentenszene testen, in Wiesbaden bei Gunnars Mutter übernachten und dann zurück nach Hamburg.

Und jetzt??

Ein anderer Pilot, der ebenfalls seufzend seine Planung neu rechnet, bringt uns auf eine Idee.

„Ihr seid doch zwei Piloten, da könnt Ihr doch problemlos on top gehen.“

Eigentlich wahr. On top, das heißt über dem Mist in herrlichem Sonnenschein VFR, also nach Sichtflugregeln fliegen. Das geht. Dazu ist lediglich erforderlich, daß man durch ein Wolkenloch (dem „Loch vom Dienst“) steigt und über den Wolken nach Funknavigation fliegt. Aber auch, daß man im Zielgebiet ebenfalls die Möglichkeit hat, genauso wieder abzusteigen. Also wieder den Wettermann anrufen. Der macht uns für unsere geplante Route

nach Kulmbach keine Hoffnungen. Allerdings sähe es nach Westen hin besser aus. Ich habe einen alten Kumpel in Dortmund! Also los!

Um 12:56 local heben wir endlich ab.

Das erste leg, also den ersten Abschnitt fliege ich, und vereinbarungsgemäß übernimmt Gunnar Funk und Navigation. Ein wenig länger als sonst ist der Startlauf. Aber Gunnar mußte ja unbedingt neben unserem Gepäck noch einen Computer (MidiTower!) samt Farbmonitor und Zubehör mitnehmen. Den soll Gerd, Gunnars Kumpel in Mühldorf kriegen. Wenn wir mal überhaupt dorthin kommen!

„Wahrscheinlich transportieren wir den Kram durch ganz Deutschland und bringen ihn dann wieder nach Hamburg“, unke ich nicht ganz ernsthaft.

Kurz hinter der Elbe rufen wir Bremen Information.

„D-EORF, Cessna 172, VFR from Hamburg to Dortmund, present position 5 miles outbound ELBE VOR on radial 205, altitude 2000 feet, climbing FlightLevel 65.“ Von Bremen erhalten wir lediglich ein „Roger“, also „Verstanden“. So klettern wir durch den „Dreck“.

„D-EORF, reaching and maintainig FL 65, squawk 0022“ - „Roger, D-RF.“

Na prima. Allerdings ist das noch nicht so ganz zufriedenstellend, da wir links und rechts immer noch mittlere Wolkentürme stehen haben. Wie Eisberge sehen die aus, so grell angestrahlt von der Sonne. Über uns tiefblauer Himmel! Wo ist der Fotoapparat? Ach hier! Was ist denn das für ein komisches Symbol auf dem Display? Sieht aus wie eine Batterie. Und blinkt. Und der Apparat sagt keinen Mucks!

Na, bravo! Neuen Film gekauft und die Batterie ist alle! Und das bei dem Bild, das sich uns bietet!. Was uns bleibt, ist der „Schwamm-Drüber-Blues“!

Einige von den „Eisbergen“ sind dummerweise auf unserem Kurs. Wenn man fliegt, will man Luftlinie zurücklegen und nicht Serpentinaen.

„D-EORF, climbing FL 85“ - „Roger, D-RF.“

So, jetzt in 8500 Fuß Höhe (knapp 2600 Meter) sind wir auch den (meisten!) „Eisberg-Gipfeln“ entklettert. Wir sind genau auf unserem Kurs, der uns zum Dortmund-VOR, einem VHF-Drehfunkfeuer, führt. Das DME, das Entfernungs-Meßgerät zeigt uns die

Entfernung, die GroundSpeed (Geschwindigkeit über Grund) und die noch zu fliegende Zeit zum VOR an. Es sind allerdings noch fast 70 Meilen, also knapp 130 km.

„Wir könnten ja den auto pilot setzen“, meint Gunnar.

Wir haben einen auto pilot an Bord, der auf ein heading, also eine Kompaßrichtung gesetzt werden kann, ähnlich wie ein Tempomat beim Auto. Wir setzen ihn auf unser heading, und fühlen uns im nächsten Moment wie beim Walzer auf dem Wiener Opernball. Die Dämpfung funktioniert nicht richtig, und so schaukeln wir, sanft 5 Grad nach links, 5 Grad nach rechts abweichend unseren Kurs entlang! Sehr lustig, wir lachen auch viel, aber das kann's ja wohl nicht sein! Also wieder aus das Ding und ab sofort vergessen!

Währenddessen sind wir zwar noch auf unserem Kurs, wissen aber nicht so ganz genau, wo exakt wir uns befinden. Da schlägt Murphy's Law zu:

„D-RF, please report your position“, verlangt Bremen Information.

Gunnar blickt Sigi an, Sigi blickt Gunnar an. Grmpff! Gunnar nimmt das Mikrofon, mir fällt nichts besseres ein als nachdrücklich auf das DME und unsere VOR-Anzeige zu zeigen. Was bleibt Gunnar im Moment anderes übrig:

„D-RF, present position 64 miles north of Dortmund-VOR“, meldet er verkrampft! Da hätten wir auch gleich melden können, wir seien in Niedersachsen unterwegs! Pause. Entweder den Bremer Controller hat der Schlag getroffen, oder er muß erst seinen Lachkrampf bekämpfen. Mir jedenfalls (kurz darauf auch Gunnar) laufen die Tränen die Wangen herunter!

„So confirm, you are abeam Diepholz“, fragt der Bremer. Dankbar antwortet Gunnar: „Affirm, D-RF“.

Danach wischen wir uns den Schweiß von der Stirn und passen besser auf.

Jetzt haben wir immer häufiger Erdsicht und wir steigen langsam auf 2500 Fuß ab. Um 14:59 setzen wir in Dortmund auf. Im Luftaufsichtsgebäude bei einer sehr netten Dame, die unsere Mutter hätte sein können, bezahlen wir Lande- und Abstellgebühr und dann ab ins Flughafenrestaurant. Schließlich haben wir seit heute früh nichts mehr gegessen.

Ich rufe meinen Freund in Dortmund an. Er ist noch im Büro bei der Westdeutschen Landesbank und kann frühestens gegen 17:00 Uhr am Flughafen sein. Das ist schlecht, denn spätestens um 18:00 Uhr wollen wir weiter. Na gut, kurzes Klönen am Telefon, dann bis bald! Gunnar ruft seine Mutter in Wiesbaden an - Anrufbeantworter. Sie erwartet uns ja eigentlich erst am Sonnabend!

Um 17:52 Uhr starten wir Richtung Mainz zu unserer Übernachtungsgelegenheit. Gunnar fliegt, ich übernehme Funk und Navigation. Wir haben jetzt ganz gute Sicht (das Ruhrgebiet ist ja praktisch immer dunstig!) und fliegen Südkurs übers Sauerland. Kurz vor Koblenz treffen wir auf den Rhein. Im Sonnenschein! Ehrenrunde überm Deutschen Eck und der Festung Ehrenbreitstein in 3000 Fuß und dann den Rhein entlang bis zum Taunus, hinter dem der Rhein eine Linkskurve macht (von uns aus gesehen!), und da liegt schon Mainz. Um 17:06 landen wir in Mainz-Finthen.

Zum zweitenmal versucht Gunnar, seine Mutter in Wiesbaden zu erreichen - Anrufbeantworter. Ein netter Mitarbeiter der Luftaufsicht in Mainz hat Feierabend und nimmt uns samt Gepäck bis Mainz-Gonsenheim zur Straßenbahnhaltestelle mit. Der Schaffner bietet uns ein günstiges Ticket für 8,50 DM an, mit dem wir alle beide nach Mainz hinein und dann später noch nach Wiesbaden fahren können. Nette Leute hier!

Wir verstauen unseren Kram in zwei Schließfächern im Mainzer Hauptbahnhof. Ich gehe zu dem netten Mann der Information.

„Ich hab’ vor 15 Jahren hier mal zwei Jahre gewohnt“, trompete ich, „und da gibt es doch so eine Fußgängerzone, wo die ganzen Studentenkneipen sind, „Doktor Flotte“, „Augustinerkeller“ und so. Ich glaub’, die Straße heißt auch „Augustinerstraße“ oder so ähnlich!“

Noch während ich auf ihn einrede, nickt er schon, „Jaja, ich weiß“, sagt er und drückt mir einen kleinen Faltplan in die Hand, auf den er zwei Kreuze malt: Hauptbahnhof und „Augustusstraße“. Da kann man sogar zu Fuß hin! Meine trockene Kehle freut sich auf „Äppelwoi“ und Schmalzbrot und wir hüpfen los.

Die Augustusstraße sieht aus wie eine Ausfallstraße. Das sah doch früher ganz anders aus? Die Straße macht einen Bogen und wir blicken wieder zum Bahnhof. Donnerunddoria, was war das bloß für ein A.., äh, Blödmann! Doch nicht alles nette Leute hier! Gun-

nar fragt einen jungen Typ mit 'ner Bierdose nach unserem Ziel. Der erklärt uns, mit welcher Buslinie wir (15 Minuten!) fahren müssen, um endlich zu unserem Ziel zu kommen. Na gut, doch (fast) alles nette Leute hier.

Unterwegs ruft Gunnar zum drittenmal seine Mutter an. Die ist inzwischen zuhause. Wieder. Und ist sauer. Sie ist unmittelbar vor seinem Anruf aus Mainz-Finthen losgebraust, um uns abzuholen. Als sie ankam, war der Flugplatz schon geschlossen und wir irrten durch Mainz. Zwei Stunden hat sie mit Suchen nach uns und Hin- und Rückfahrt zugebracht! Aber OK, sie holt uns 00:30 am Wiesbadener Hauptbahnhof ab. Wir haben ja das Super-Ticket! Die Übernachtung ist geritzt. Wir beschließen, ihr zum Trost einen Rundflug über Wiesbaden am nächsten Vormittag zu bieten.

Gegen Mitternacht stehen wir auf dem Mainzer Bahnhof und warten auf den Zug nach Wiesbaden.

„Entschuldigen Sie, können Sie mir vielleicht einen 50-Mark-Schein wechseln, der Fahrkartenschein nimmt nur 10er und 20er“, spricht uns eine junge Frau an. Studentin offensichtlich, trägt sie einen kleinen Rucksack und einen Geigenkasten.

Tja, können wir leider auch nicht. Gunnar versucht sich mit allen möglichen Ticket-Wahlen an dem Automaten. Bei einer Möglichkeit (ein Ticket für irgend 'ne riesige Gruppe für ganz weit) nimmt der Automat auch 50er. Aber das ist natürlich Quatsch.

„Wir haben doch so 'ne Art Gruppenticket, oder?“, fragt mich Gunnar.

„Ich weiß nicht, ich glaub ja, für drei Erwachsene und vier Kinder oder so, hat der Typ von der Straßenbahn gesagt, glaub' ich.“ Ich bin mir da allerdings nicht so sicher, vor allem, als ich das zweifelnde Gesicht der Studentin sehe.

„Aber, was soll's“, sage ich, „Wechseln können Sie sowieso nicht, da können Sie auch auf unserem Super-Ticket mitfahren.“

In der Bahn lachen Gunnar und ich nochmals Tränen über unsere Positionsangabe an Bremen während unseres Fluges.

„Sind sie Piloten?“, fragt unsere Studentin, die auf der anderen Seite des Ganges Platz genommen hat. Welche Frage, wo doch auf unseren Pilotenkoffern diverse hinweisgebende Label prangen!

„Ja, wir sind heute aus Hamburg gekommen“, berichtet Gunnar. „Mit 'nem Privatflugzeug“. Wir erzählen, von unserer geplanten Tour und den bisherigen Änderungen. Es stellt sich heraus, daß

unsere Studentin morgen (bzw. heute) nach Stuttgart muß. Sigi sieht Gunnar an, Gunnar sieht Sigi an.

„Wenn wir morgen nach Mühlendorf am Inn fliegen, liegt Stuttgart doch praktisch auf unserem Weg“, sage ich. „Genau,“ sagt Gunnar. „Wenn Sie wollen, fliegen wir Sie hin! Obwohl, die Stuttgarter Controller sollen nicht gerade sehr freundlich sein, hab’ ich gehört“. „Quark“, sage ich zuversichtlich, „das machen wir schon“.

Sie lacht etwas überrascht. „Mensch, das wäre ein Ding“, sagt sie, das glaubt mir kein Mensch!“

Aber überschlafen will sie die Sache noch. Wir erhalten Ihre Telefonnummer und verabreden, sie am nächsten Tag bis spätestens 11:00 Uhr anzurufen, ob wir fliegen (das Wetter!) und ob sie überhaupt noch mit will, denn sie hat um 14:30 in Stuttgart einen Termin.

Gunnars Mutter wartet schon am Bahnhof. Begrüßung, Umarmung, raus zum Auto. „Du hast ja dein Auto schon verbeult“, sagt Gunnar. „Nein, wieso, ich hab’ keine Beulen am Auto!“ Die rechte Seite des dunkelroten Mazda sieht aus wie Orangenhaut. „Wie kommt das denn?“, wundert sich Gunnars Mutter. Kurze Verblüffung. Nicht mal der Schlüssel will ins Schloß passen. Achso, falsches Auto. Der niegelnelneue rote Mazda steht brav eine Parklücke weiter. Gottseidank.

Freitag, 09:15 Uhr, Regen.

Nach einem tollen Frühstück sitzt Gunnar am Telefon. Wetter ist schon abgehakt, der Regen wird aufhören, nur noch vereinzelte Schauer, südlich des Taunus fliegend. Jetzt geht es um die Freigabe für den Wiesbaden-Rundflug. Der Frankfurter Luftraum reicht bis hierher.

„Aachso“, höre ich Gunnar sagen, „OK, dann rufe ich da an. Wie heißt der? Herr Brootsch?“ Er schreibt den Namen auf. Fängt dann brüllend an zu lachen. „Ach, approach!“

Ich breche fast zusammen. Man hat ihm gesagt, dafür sei man nicht zuständig, da müsse er Frankfurt Approach, also die Anflugkontrolle Frankfurt anrufen! Wir können uns minutenlang kaum beruhigen. Ein lustiger Kurzurlaub, fürwahr.

Wir rufen Astrid, unsere Studentin an. Wir sagen, daß wir fliegen, und sie sagt, daß sie mitkommt. Um kurz nach zehn sind wir bei ihr und holen sie ab. Natürlich mit Rucksack und Geige. Alle vier fahren wir nach Mainz zum Flugplatz. Ab und zu regnet es noch, der Himmel ist bedeckt. Gunnars Mutter verzichtet auf den Rundflug, „man sieht ja doch nichts“. Während Gunnar sich mit den zwei Frauen auf den Tower verzieht, rolle ich unsere D-EORF zum Tanken und während dann Gunnar das Gepäck und Astrid verstaute, kann ich im Trockenen die Formalitäten erledigen. Hier kommt keiner zu kurz.

Das leg nach Stuttgart fliege ich, und um 11:19 heben wir in leichtem Nieselregen ab. Mit Computer-Anlage, Geige und Passagier. Bis Stuttgart ist es nicht so weit. Wir haben immer Erdsicht, und so können wir die drei, vier Schauer unterwegs durchfliegen. Astrid ist begeistert! Ruckzuck fliegen wir schon zwischen Mannheim und Ludwigshafen durch, Heidelberg ist schwach zu sehen und kurz nach Mittag sind wir nur noch 20 Meilen vor Stuttgart. Im Regen und teilweise tiefer Bewölkung. Stuttgart ATIS, die automatische Flughafen-Information meldet CAVOK (Clouds And Visibility OK). „Wo nehmen die denn ein CAVOK her“, frage ich, „wir sitzen hier doch ziemlich im Dreck!“

Drei Minuten später fliegen wir tatsächlich in CAVOK ein! Wahnsinn! Links unter uns auf der Autobahn nach Stuttgart ein Riesenstau. Das macht Astrid Spaß! Und uns auch! Fliegen ist halt doch schöner, als Autofahren!

Um 12:27 Uhr setzen wir in Stuttgart auf. Wir bekommen einen Abstellplatz auf der General Aviation Ramp 2 zugewiesen und „der Hallenmeister weiß schon Bescheid!“.

Noch auf der ramp bittet Astrid um unsere Adressen. Wir tauschen aus. Kurz darauf kommt ein Follow-Me angefahren und bringt uns zum General-Aviation-Terminal. Wir bezahlen unser Scherflein (nicht mal 30 Mark!) bei einer unheimlich netten (und hübschen) jungen Dame und flachsen ein wenig.

Ein Bodybuilder-Typ in Flughafen-Uniform sagt grinsend: „Wenn die Ärger machen, sag mir Bescheid! Ich bin ohnehin schon geladen!“. Wir ergeben uns sofort. Wir fragen nach 'nem Restaurant. Das ist im neuen Terminal. Zu Fuß ungefähr 15 Minuten durch Gänge und Gebäude. Grrmpf! Da nimmt uns der „geladene“ beiseite und sagt: „Geht mal da hinten durch und fragt mal nett bei

der Follow-Me - Wachleitung. Die fahren euch dann bestimmt rüber!“

Wir staunen. Und wir werden hingefahren. Das wollen wir gleich ausnutzen und fragen noch einen Grad netter, wie wir denn wohl wieder zum General-Aviation-Terminal zurückkommen? Da kriegen wir eine Dienst-Telefonnummer genannt, die sollen wir von irgendeinem Dienst-Apparat aus anrufen, den holt man uns wieder ab! Furchtbar nette Leute hier!

Als wir in das neue Terminal kommen, bleiben wir verdutzt stehen. Sind wir wieder in Hamburg? Dieselben Farben, dieselbe Anordnung und Ausgestaltung der Counter, dieselben Treppen zur Empore, auf der sich die Restaurants und Läden befinden wie in Hamburg! Auf meine Frage klärt sich das Rätsel schnell auf: Dieselben Architekten, dasselbe Projekt! Das Restaurant heißt hier „Red Baron“, in Hamburg „Red Wings“. Derselbe Betreiber! Wer hätte das gedacht! Hinter vorgehaltener Hand erfahren wir, das es bald noch ein drittes dieser Art geben wird. In Berlin.

Nach einem hervorragenden Mittagessen im „Red Baron“ verabschieden wir uns von Astrid, die zu ihrem Termin muß. Wir versprechen uns gegenseitig, in Kontakt zu bleiben. Und das ist ernst gemeint. Es war wirklich ein schöner Vormittag.

An einem der Gates im Haupt-Terminal dürfen wir von dem Dienst-Apparat aus die magische Nummer anrufen. Die wartenden Fluggäste gucken ganz schön neugierig, was die zwei Jeans-Typen mit den Baseball-Caps und den Pilotenkoffern denn da wohl machen. Einen kurzen Moment fühle ich mich wie ein Jumbo-Captain. Naja, bis auf die Kleidung vielleicht, und daß ich unraisiert bin, und... Schwamm-Drüber-Blues.

Wir werden prompt durch Vorzeigen unserer Piloten-Lizenz zu einem special gate gelassen, wo wir schon von unserem Fahrer erwartet werden. Super Service! Unheimlich nette Leute hier! Von wegen unfreundlich! Da sieht man, was man auf Gerüchte geben kann!

Im GAT (in der Nähe der netten und sehr hübschen jungen Dame!) machen wir unsere Flugvorbereitung nach Mühldorf. Wir werden zu unserer D-EORF gefahren. Während ich checke und das Cockpit klarmache, wird Gunnar noch mal zurückgefahren, um einen Liter Triebwerks-Öl zu besorgen, der nachgetankt werden muß. Fünf Minuten später ist er wieder da, wir bedanken uns

noch mal, verabschieden uns von unserem Fahrer und um 15:13 Uhr bringt Gunnar die D-EORF in Stuttgart sanft in die Luft.

Um 16:35 Uhr landen wir nach einem schönen, aber wenig aufregenden Flug in Mühldorf am Inn. Gunnar rollt die gesamte Bahnlänge entlang. Leider ist der TaxiWay, also der Abrollweg nicht am Ende der Bahn, sondern bereits zu Beginn des letzten Drittels. Ich hätte genauer die approach map, die Anflug- und Roll-Karte studieren sollen! Also müssen wir dem Tower sagen, daß wir ein back-track machen, also auf der Bahn wenden und ein Stück zurückrollen. Dadurch muß ein nachfolgender Flieger, der allerdings mit zu wenig Abstand hinter uns landen wollte, durchstarten! Naja, ist die Schuld ausgeglichen, und keiner kann sich beschweren!

Gerd, Gunnars Freund aus Mühldorf hat uns schon erwartet und kommt, kaum daß unsere Maschine abgestellt ist, mit seinem Wagen vorgefahren, damit wir bequem umladen können. Die Computeranlage findet ein neues Transportmittel. Wir entrichten Lande- und Abstellgebühr und fahren zum Haus. Guter Kaffee, selbst gebackener Kuchen, langer Abend, gutes Essen, wenig Alkohol, viel Lachen, gut schlafen.

Sonnabend, 08:00 Uhr, Regen.

Das Wetter fürs Vor-Alpenland ist alles andere als toll. Man sieht den Münchener Wettermann am Telefon förmlich den Kopf wiegen. Für Hamburg wird noch ziemlich gutes Wetter für heute gemeldet, den morgigen Sonntag allerdings, an dem wir zurück wollten, können wir fliegerisch vergessen: Sturmtief, Regen und Wolkenuntergrenzen, bei denen die Spatzen zu Fuß gehen. Und keine Chance auf das „Loch vom Dienst“, um on top bis Hamburg zu fliegen. Grrmpf!

Die Entscheidung: Einzig vernünftige Möglichkeit: Heute noch nach Hamburg zurückfliegen. Damit muß unser Vorhaben, mit Gerd nach Kempten zu einem weiteren Freund zu fliegen, dort zu übernachten, Sonntag Gerd wieder mit nach Mühldorf zu nehmen, um dann von dort aus nach Hamburg zurückzufliegen geändert werden.

Um 11:48 heben wir in Mühldorf ab. Gerd sitzt hinter mir und freut sich auf den Flug nach Kempten. Ich mache Funk und Navigation, Gunnar fliegt. Die Sicht ist bescheiden, ab und zu geraten wir durch Schauer. Aber wir haben die minimum safe altitudes, die Sicherheits-Mindesthöhen entlang unseres Flugweges so sorgfältig wie immer notiert, und da wir uns immer exakt auf den geplanten VOR-radials befinden, besteht keine Gefahr. Schade nur, daß wir Neuschwanstein nur erahnen können und daß der Starnberger See nur durch einen Regenbogen schön aussieht.

Der Flugplatz Kempten-Durach ist ein Grasplatz mit zwei sich kreuzenden Bahnen. Durch die starken Regenfälle ist der Boden ziemlich tief und das Gras sehr glatt. Die Landung um 13:02 Uhr hüpft etwas, ist aber prima. Nur beim Rollen muß man schon ein wenig mehr power geben, damit wir nicht stehenbleiben.

Peter, erwähnter anderer Freund, erwartet uns ebenfalls schon, und wir fahren nach Kempten hinein. Bei seinem „Stamm-Chinesen“ essen wir vorzüglich. Zum Klönen ist allerdings leider die Zeit etwas knapp, denn wir müssen gegen 15:00 Uhr in Kempten los, wollen wir Hamburg heute noch vor Sunset erreichen. Gerd fährt mit dem Zug nach Mühldorf zurück.

Die Flugplanung nach Hamburg geht jetzt über vier(!) ICAO-Blätter, das sind die Flugnavigationsskarten. Wir entscheiden, wenn das Wetter einen Flug bis nach Hamburg nicht zuläßt, in der Gegend von Braunschweig zu landen. Allerdings werden wir dann am Sonntag kaum noch nach Hamburg fliegen können. Das wäre schon dumm.

Mit vollen Tanks fliegen wir um 15:20 Uhr in Kempten ab. Ich bin wieder dran, Gunnar navigiert und funkt. Der Abflug von Kempten hat ein ganz spezielles procedure. Wegen Hindernissen an den Bahn-Enden und aus Lärmschutzgründen muß unmittelbar nach dem Abheben nach Süden gedreht werden. Da wir nach Norden müssen, fliegen wir also im Steigflug auf Sicherheits-Mindesthöhe eine 270-Grad Linkskurve, die uns dann wieder mitten über den Platz führt. Unten erkenne ich Gerd und Peter, die uns nachschauen.

Leider sind auf der kürzesten Route nach Hamburg sehr wenig günstig gelegene VOR's, so daß wir sehr auf genaues Kurshalten und terristrische, also Bodensicht-Navigation angewiesen sind. Aber nach zwei kurzen Schauern auf dem ersten Stück wird das Wetter zunehmend besser, und der Flug ist relativ stressfrei. Über

die Schwäbische Alb geht es an Würzburg vorbei, links der Spessart, rechts der Thüringer Wald, wir sehen Eisenach, fliegen über Göttingen am Harz vorbei, unterfliegen den Anflugsektor von Hannover und müssen nur noch einem dicken Regengebiet zwischen Soltau und Uelzen (über 40 km breit!) ausweichen, bevor wir SIERRA 1, den äußeren südlichen Kontrollpunkt von Hamburg-Fuhlsbüttel erreichen.

Genau um 19:06, drei Minuten nach Sunset setzen wir auf der eindrucksvoll erleuchteten Bahn 23 von Hamburg-Fuhlsbüttel auf. Nach drei Stunden und 46 Minuten Nonstop-Flug bin ich doch einigermaßen groggy. Als wir unsere D-EORF vor der Tankstelle abstellen („Ich dachte, heute kommt keiner mehr, wer fliegt denn bei dem Wetter?“), sehen wir westlich des Flughafens schon die erste großflächige schwarze Regenwolke heranziehen. Ein Anruf bei der Flugwetterwarte Hamburg bestätigt unsere Entscheidung: Für morgen wird ein Sturmtief mit hohen Windgeschwindigkeiten und viel Niederschlag erwartet. Fliegen is nich!

So ist aus unserem geplanten Vier-Tage-Flug-Urlaub nur ein Drei-Tage-Flug-Urlaub geworden. Aber wir haben Erlebnisse gehabt und Erfahrungen gemacht, die einen unschätzbaren Wert haben.

Und wir haben viel Spaß gehabt.

© ShK 0996

