

The image is a vertical photograph taken from an elevated perspective, likely from a higher aircraft. At the top, the dark, metallic structure of the aircraft's wing and fuselage is visible against a clear blue sky. Below this, a dense, continuous layer of white cumulonimbus clouds stretches across the entire width of the frame. The clouds have a textured, puffy appearance with some darker shadows between the peaks. The overall scene is bright and clear, suggesting a high-altitude environment.

Thorsten Neitzel

Von Höhentrogen
und Cumulonimbus
und
einem Light Aircraft
mittendrin

Thorsten Neitzel

Von Höhentrogen
und Cumulonimbus
und
einem Light Aircraft
mittendrin

Vorwort

Unser diesjähriges Fliegerwochenende sieht die Route Berlin, Hamburg und Brüssel vor. Zur Übernachtung Stopp in Porta Westfalica, wegen den bekannt bequemen Räumlichkeiten in Andrés 1. Wohnsitz in Exter. Das heißt, eigentlich war ja geplant, zusammen mit unseren Frauen und den Horny's (die wilden Österreicher aus dem FVL*) in ebenderen Heimat, nach Wien zu fliegen. Das war nämlich letztes Jahr schon geplatzt. Dieses Jahr kam auch wieder was dazwischen – aber ein schöner Verzichtgrund – meine Maro wird nämlich Mama – und ich der dazugehörige Papa. Unter diesen Umständen (oder besser: In diesen Umständen) möchte ich Maro den Trip nach Wien in einer Piper nicht zumuten, denn die ersten Wochen der Schwangerschaft waren nicht so stabil – mittlerweile ist zum Glück alles bestens.

Also fahren Lisi und Christoph alleine nach Wien, und André und ich machen uns Gedanken über eine Alternative. Schnell ist beschlossen, daß wir nach den *Schnupperflügen* das Wochenende für einen Kurztrip nutzen werden. Wegen der Vorbereitungen für die Schnupperflüge und dem damit verbundenen Streß gibt es eigentlich keine Vorplanung. Das einzige ist, daß ich unbedingt nach Hamburg will, denn ich bin so neugierig auf Sigi.

Sigi habe ich über seine Homepage kennengelernt – www.eddh.de. Und nach den ersten intensiven Mailkontakten kam ein paar mal die Idee, sich zu treffen. Tja, aber der Wettergott machte da das eine oder andere mal einen Strich durch die Rechnung. Der tragische Unfall von unserem Fliegerfreund Thomas Wiegand im April diesen Jahres führte dann zu einem intensiven Gedankenaustausch zwischen uns, denn dieses schreckliche Ereignis hat alle, die ihn kannten, zutiefst erschüttert. Eigentlich wollten wir in Hamburg uns etwas Zeit nehmen, nochmal "persönlich" darüber zu reden; leider hat das nicht geklappt. Die Zeit war zu knapp und die Gelegenheit unpassend. Und irgendwie habe ich es auch unbewußt verdrängt. Aber das nächste mal haben wir mehr Zeit.

* Der FVL im Internet: <http://www.wo-ist.com/fvl>

Die Skyline von Mainhatten verschwindet im Schauer

Am Samstag morgen soll es losgehen nach Berlin-Tempelhof. Den Anflug auf diesen als legendär zu bezeichnenden Flughafen mitten in der Stadt muß man mal erlebt haben, im *Short Final* ist man sozusagen Auge in Auge mit den am Frühstückstisch sitzenden Berlinern... Als ich jedoch morgens mit meinen müden Augen aus dem Schlafzimmerfenster sehe, schwant mir nichts gutes: *Ceiling* um die *1.000 ft*, Regen, Wind, dunkle Wolken, und die Skyline von "Mainhatten" nur schemenhaft durch die Schauer zu erkennen.

André und ich hatten gestern den Wetterbericht gehört und verabredet, daß wir uns auf jeden Fall am Flugplatz treffen, dort die Wetterberatung anrufen und – wenn gar nichts geht – ein Schlemmerfrühstück machen und wieder heimfahren. So weit muß es aber nicht kommen – auf der A661 Richtung Süden werden die Wolken höher und heller, der Regen hört auf und im Osten sind helle Flecken am Himmel zu erspähen. Um 0830 bin ich in *EDFE*, hole die Fliegertasche aus dem Schrank. Ich fahre den Computer hoch für's *PC-Met*, prüfe die Unterlagen vom Flieger (schön, die *100 h Kontrolle* war am Montag), als gerade André die Szene betritt.

Er strahlt wie immer über beide Ohren, und auch ich werde langsam wach und bekomme einen freundlicheren Gesichtsausdruck. *GAFOR* verspricht ausreichendes *VFR-Wetter*, vor allem die Tendenz verspricht *OS-CAR* im gesamten Gebiet nördlich des Main River. Also beschließen wir, wie geplant nach Berlin zu fliegen. Wir machen unseren Strich in die Karte und beschließen, mit Hilfe vom *METRO-*, *FULDA-*, *GEDERN-* und *GOTEM-VOR* nach Berlin zu fliegen.

Die Kneipe hat zu

Vorher wollen wir im Flugplatzrestaurant noch einen Kaffee trinken und etwas essen. Allerdings öffnet es erst um 1000 Uhr, und so stehen wir vor verschlossenen Türen. Wir gehen zur Halle V, wo unsere *Piper PA28 D-ERWA* auf uns wartet und ziehen den Flieger aus der Halle. Der Außencheck verrät uns, daß wir noch tanken müssen und sonst alles in Ordnung ist. Während Andre mit der *WA* zur Tankstelle rollt, rolle ich mit dem Golf zum Bäcker in Egelsbach, um Frühstück zu holen. Es gibt Croissants. Leider keinen Kaffee. Na gut, den trinken wir dann eben in Berlin und behelfen uns solange mit Cola. Die wird ja auch warm mit der Zeit.

Der Außencheck ist gemacht, die Tanks voll, und wir haben nach dem Anlassen des Triebwerks die Rollfreigabe zur Piste 27 bekommen. Der *Run-*

up läuft problemlos, ebenso wie die anderen Checks. Ich fliege das erste Leg, und André bedient das Funkgerät sowie die Navigationsinstrumente. Insbesondere wollen wir heute noch ein paar "Übungen" mit unserem noch relativ neuen Garmin GNS 430 und dem Autopiloten machen. André hat zu Hause mit dem Lernprogramm sich intensiv auf das Gerät konditioniert und einen Flugplan eingegeben. Wir werden sehen, ob wir auch wirklich da rauskommen, wo wir wollen.

Airspeed Alive!

"D-ERWA, Holding Point 27, Exit Tango", so André seine Ansage.

"D-WA, no reportet traffic, Winds 220 @ 10"

Startfreigabe gibt es keine mehr in Egelsbach, wir sind ja jetzt unkompliziert – äh, unkontrolliert.

"D-WA performing Take-off, right traffic pattern to Tango"

Langsam rolle ich unsere Piper in die Startposition und schiebe den Schubhebel gefühlvoll an den vorderen Anschlag. Willig dreht der Vierzylinder hoch und beschleunigt den Flieger. "Airspeed alive!" Alle Parameter auf den Anzeigen stimmen. 65 Kts. Rotate. Beschleunigen auf 76 Kts. Bei 1.000 ft MSL Fuel Pump off. Fuel Pressure checked. Also rechts rum, bei 1.500 ft. MSL das Flugzeug "ausleveln" und am kleinen See wieder rechts rum. Bei Tango (für Erdlinge: Dietzenbach) verlassen wir Egelsbach Info und rufen Frankfurt Radar auf 119.15. Wieder gehen die Daten runter und hoch. Wir bekommen einen Transpondercode und steigen nach passieren von METRO VOR auf 3.500 ft, später auf 4.500 ft. Hier knabbern wir ständig an den Untergrenzen der recht dichten Bewölkung, die Piper schüttelt sich unwillig im Wind und den Turbulenzen. Wir entschließen uns kurz vor FULDA VOR, über die Wolken - On Top - zu gehen. Meldung an den FIS-Lotsen und durch das "Loch vom Dienst" auf FL 65. Hier ist es schon besser, aber aufgrund der Top's steigen wir weiter auf FL 85. Hier ist es schön!

Kurz nachdem wir an Berlin Information übergeben wurden beschließen wir, FIS nach den aktuellen Wetterverhältnissen in Tempelhof zu fragen. Es ist gerade 08:50 UTC durch, also müßte aktuelles Wetter vorliegen.

"Berlin, D-ERWA"

"D-WA, Berlin"

"Ääh, could you please provide us with latest weather information of Tempelhof?"

"D-WA ready to copy"

"Go ahead"

“Tempelhof weather observation time 0850, winds 100 @ 3, few 2000, sct 3000, broken 5400, temperature 13, dewpoint 8, QNH 1007”

“WA, we thank you indeed”

André und ich sehen uns zufrieden an und freuen uns, daß wir getrost über den Wolken die grenzenlose Freiheit genießen können, denn das Wetter verspricht ein Loch vom Dienst in Berlin.

Wollt ihr auch Schönefeld Wetter?...

Plötzlich stört der FIS-Lotse unsere Freude:

“Ääh, D-WA, Berlin”

“WA, go ahead”

“Do you like also information about Schönefeld-Weather?”

André schaut mich fragend an, ich schüttele verneinend mein Headset.

“No, thank you, I think Tempelhof should be good enough, WA” sagt André.

“Ich sag’s Ihnen aber trotzdem”, meint der FIS-Lotse. “Schönefeld meldet CB in 2.000 Fuß mit schwerer Gewittertätigkeit, eine Sturmfront nähert sich von Südosten in Richtung Berlin”

“Ääh, D-WA, danke, copied”

Kurzes Schweigen im Cockpit. Unsere Position: Ein paar handvoll Nautische Meilen querab Erfurt. Wir fragen nach dem Erfurt-Wetter. Nach kurzer Pause heißt es dort 2/8 in 1000, 3/8 in 2000, overcast in 4000, 2.700 m Sicht, Regen. Also gut, fliegen wir nach Erfurt. Nicht Berlin. Dann schauen wir mal, wie wir runter kommen, um unter den Wolken weiter zu fliegen. Die Wolken unter uns sind ziemlich dicht, nur durch kleinere Löcher haben wir immer mal wieder Erdsicht.

“D-WA, leaving Level 85, descending Altitude 3.500 ft.” Wir haben eine MSA von 3.500 ft, teilt mir Navigator André mit. Ich sage ihm, daß ich jetzt bis 3.500 sinke. Wenn wir dann nicht unter der Hauptwolkenuntergrenze sind, steigen wir wieder. Er ist einverstanden. Wir müssen ein paar Kreise und Achten fliegen, um frei von Wolken zu bleiben. Ein Stück nach Westen, ein Stück nach Norden, links rum nach Süden, rechts rum nach Osten usw. Unten schemenhaft die Hügel, links und rechts Wolken, über uns blauer Himmel.

“100 ft to go” sagt André. Noch nichts. 3.500 ft. Im Kurvenflug levele ich die Piper aus und stelle fest: Ansteigendes Gelände unter uns, nach vorn Wolken in Sicht, ebenso wie nach links und nach rechts. Wir kreisen also in einem schönen Wolkenloch vor uns hin. Mist. Aber was soll’s. Wir haben von Anfang an klargestellt, wenn der geplante Flugweg nicht geht, nehmen wir halt die nächste Option. Das Problem ist, daß uns so langsam die Optionen Richtung Osten ausgehen. Und nach unten geht es auch nicht. Die Option links und rechts haben wir auch schon aufgebraucht. Die einzige Option, die uns jetzt noch sicher erscheint: Steigleistung setzen und

auf dem Weg wieder hoch, auf dem wir gerade heruntergekommen sind. André sagt dem Fluglotsen bescheid, daß wir hier nicht weiterkommen und deshalb steigen werden auf FL 75, back on course to Frankfurt.

“Aber bitte nicht wegen mir” ruft der Lotse freundlich.

“Nein, nein, vielen Dank nochmal, aber hier ist kein Durchkommen”

Kasseler statt Berliner...

Nach ca. 5 Minuten scheint wieder die Sonne, nur auf dem *Gyro* stehen die Zahlen jetzt auf der anderen Seite. Kurs West, nicht Ost. Auf der Suche nach alternativen Flugplätzen durchkämmt André krampfhaft die ICAO-Karten. Hier in der Gegend gibt es aber nicht viel. Was heißt nicht viel? Nicht einen! Schnöde Gegend. Wir brabbeln uns die Ohren voll von irgendwelchen Grasplätzen, die man evtl. anfliegen könnte, als vor uns auf einmal eine Autobahn auftaucht.

“Ist das die A5?”

“Ja, ich glaub schon. So mit der Brücke und so...”

“Ja, ich sehe die ICE-Trasse” meint André. “Dann laß uns doch nach Kassel Calden fliegen.” Gesagt, getan. Ich fliege zur A5 (oder ist es vielleicht doch die A7?), um ebendieser dann zu folgen. Da wir zur Zeit frei von allen Wolken sind, sinken wir. Im Hintergrund ist bereits die nächste Cumulus-Wand zu sehen.

In Ameisenkniehöhe brettern wir entlang der A5. Die Autos auf der Autobahn sind sehr langsam, ich vermute mal, daß es da unten genauso stark regnet wie hier oben. Da ich persönlich im Flugzeug keine Angst vor Aquaplaning habe, lasse ich den Gashebel vorne. Der Regen prasselt laut gegen die Frontscheibe. Die Sicht ist nicht gerade berauschend, aber ausreichend. Die Kontrollzone von Kassel ist heute nicht aktiv, also können wir schön über die Stadt direkt zum Platz fliegen. Tiefer können wir nicht sinken, also streift unsere Tragfläche das eine oder andere Mal einen kleinen Wolkenfetzen. Es regnet weiter und die Sichten hier in Platznähe sind marginal, da immer wieder Wolken im Weg stehen. Also benutzen wir den Marker am Platz als Anflughilfe und folgen der ADF-Anzeige unten links auf unserem Panel, auf dem GPS drehen wir das Bearing ein, das uns auf der Moving Map die verlängerte Centerline der Runway in einem schön grell leuchtenden Pink anzeigt. Da ist der Platz! Schemenhaft erkenne ich die Fluggastgebäude, als ich vorn links aus dem Cockpit sehe.

Wir sollen uns nochmal beim Eindrehen in den Endanflug melden. Aufgrund der Wettersituation melden wir jedoch auch die anderen Anflugteile. Als wir gerade in den Queranflug zur 22 drehen, meldet sich einer “Rechts Quer 22”. Alle Augen nach draussen: Nix. Augen links, oben, un-

ten, vorn, rechts, hinten, diagonal: Nix. Außer Wolken, da wo der rechte Queranflug ist.

Kurz darauf können wir melden: "D-ERWA dreht jetzt in den Endanflug 22"

Da der andere nichts mehr sagt, setzen wir unseren Anflug fort und landen sicher bei Regen und etwas Wind in Kassel. Den anderen Flieger haben wir nie mehr gehört oder gesehen. Ein paar Gedanken machen wir uns ja schon, nicht zuletzt wegen der schlechten Sicht in dem Anflugteil, wo er sich gemeldet hatte. Aber – wahrscheinlich haben wir ihn nur nicht mehr gesehen. Da auf dem Flugplatz keinerlei hektisches Treiben entsteht, setzen wir voraus, daß auch er sicher gelandet ist.

Wir sind am Boden...

Zwar nicht am Boden zerstört, aber dennoch etwas unglücklich über die Situation. Nicht wegen dem Umdrehen. Sondern vielmehr wegen der Kaffee-Geschichte:

In Kassel gehen wir ins Restaurant, um einen Kaffee zu trinken. Nicht viel los hier. Zuvor hatten wir an der "Pilotenbar" gestanden und auf einen Kaffee spekuliert. Jedoch hat es die Bedienung vorgezogen, uns dumm und dick da stehen zu lassen, um mit der Flugleitung einen Plausch abzuhalten, gerade als wir uns an die Theke gesellt haben. Als wir vor ein paar Wochen hier waren, war das auch schon so. Vielleicht muß man Kasseler sein, um das zu verstehen oder hier etwas abzubekommen, denn die anderen, die an der dort sitzen, haben alle einen Pott Kaffee vor sich stehen. Aber im Restaurant ist es ohnehin schöner und der Kaffee schmeckt besser und die Aussicht.... - Saustall!

Naja, André und ich besprechen, wie es weitergehen soll. Aufgrund des Wetters sind wir nicht schlüssig. Die Wolken sind doch recht tief, es regnet und überhaupt. Hamburg? Das geht wahrscheinlich eh nicht. Ich rufe mal bei Sigi an und frage ihn nach dem Wetter dort. Dachte ich.

Seine Mailbox antwortet.

Naja, er ist Nachtmensch und Langschläfer. Ich teile seiner Mailbox mit, daß wir in Kassel sitzen und noch nicht wissen, wie es weitergeht und daß ich mich nochmal melde.

Also gehen wir doch den Weg der konventionellen Flugvorbereitung. Bei der Flugleitung bekommen wir gesagt, daß wir das Telefon im Briefing-Room benutzen können, es ist kostenfrei und die Kurzwahlen hängen an der Wand, es gibt PC-Met und Papier und alles was man braucht.

PC-Met ist bereits an, und alles ist OSCAR, auf dem Bildschirm.

???????

Aaaah ja! Die Daten sind alt.

André ruft die Daten ab, und wir hören ein analoges Modem piepsen. Entsprechend lahm sind die Download – Zeiten der Wetterdaten. Ich beschließe, in dieser Zeit die Wetterwarte Hannover oder Hamburg anzufragen, um eine Wetterberatung einzuholen. Ich finde auch auf Anhieb das kostenfreie Telefon an der Wand. Und ebenso die Kurzwahlnummern. Hamburg hat 7205 oder so. Ich wähle. Nix. Nochmal. Besetzt. Nochmal. Nix. Nochmal: besetzt. Dasselbe bei Hannover und Frankfurt. Hmmmh.

Während das analoge Modem vom Met-PC immer noch am verhandeln mit den Datenmengen von PC-Met ist, rufe ich mit dem Handy bei der Wetterberatung an. Ich habe Verbindung. Und eine tolle Wetterberatung:

Im Nordwesten CB, Gewitter. Von Norden nach Osten vor allem am Nachmittag Besserung. Der Nordwesten der Mittelgebirge ist angestaut mit aufliegender Bewölkung, also auch bei Paderborn, was eigentlich auf unserer Route liegt. Während ich im Hintergrund bereits die Schlechtwetter-Route ausrechne, teilt mir der wissende Mann vom Wetter mit, daß wir entlang der Weser und dann östlich dieses nahegelegenen Flusses problemlos durchkommen sollten. Die Ceiling liegt bei 2.000 – 3.000 ft, das ist im Norden wirklich üppig!

Mittlerweile haben wir auch die PC-Met Daten. GAFOR sieht gut aus, von Kassel mal abgesehen. Jetzt wissen wir auch, was so lange gedauert hat: Das Radarbild von Deutschland. Und ein älterer Herr, der bereits im Restaurant am Nebentisch gesessen hat, kommt jetzt dazu und erklärt uns ebendieses Radarbild. Sehr ausführlich. Wirklich seeehhr ausführlich. Und er sagt, daß wir Hamburg vergessen können, denn da regnet es so ausgiebig, daß da mit Sicherheit nichts geht.

Einmal Volltanken – mit Häubchen bitte

Draußen sieht man immer mal wieder schöne, große Wolkenlöcher und André meint, wir sollten mal sehen, ob wir da nicht durchkommen. Wenn nicht, fliegen wir nach Porta-Westfalica oder Bielefeld, wo wir sowieso wegen unseres Nachtquartiers hin wollen. Wir gehen zu unserer ERWA und rollen zur Tankstelle. Wenn wir On Top gehen, ohne genau zu wissen, wo wir wieder absteigen können, wollen wir wenigstens genügend Reichweite in die Tanks packen, damit wir im Zweifel wieder umdrehen können und nicht in Bredouille geraten. Der Tankwart fragt: “Einfach volltanken oder mit Häubchen?”

Nachdem wir mit Lachen fertig sind, entscheiden wir uns für die Tankfüllung mit Häubchen. Bezahlt wird wiederum bei der Flugleitung. In dem Raum mit der “00” an der Tür machen wir den letzten Teil unserer Flug-

vorbereitung, bevor André auf dem Pilotensitz Platz nimmt und ich auf der rechten Seite die obere und untere Türverriegelung schließe.

Eine CESSNA Caravan geht vor uns raus, wir folgen ihr unauffällig. Es ist regnerisch und windig, und gerade als André eine Rechtskurve Richtung Norden einleiten möchte, kommt von Kassel INFO die Bitte:

“D-WA, bitte nicht zwischen den beiden Ortschaften durch wegen Lärm-schutz.”

Kann der Gedanken lesen? Ich sagen dem netten Mann von INFO, daß wir hinter den beiden Ortschaften nach Norden drehen und verabschiede mich von seiner Frequenz.

Während ich mit Bremen Information Kontakt aufnehme, signalisiert mir André, daß er durch das vor uns liegende Wolkenloch On Top steigen wird. Wir entscheiden uns für FL 75, und so teile ich es dem FIS-Lotsen auch mit.

„Im Falle eines Druckverlustes nehmen Sie bitte die Maske...“

Hier oben ist es zwar schön ruhig, aber vor uns liegende “auftürmende Cumulus” sagen uns unmißverständlich, daß FL 75 nicht ausreicht. Wir steigen auf FL 95. Das bringt kurzzeitig Verbesserung, aber nicht auf Dauer. Außerdem führt uns unser Kurs direkt über EDDV, den Verkehrsflughafen Hannover. Ein anderer Pilot auf der Welle fragt an, ob er die Kontrollzone Hannover durchfliegen darf und wird außenrum geschickt. Die großen weißen Berge kommen immer näher, und wir müssen langsam eine Entscheidung treffen. Ich frage André, ob ich FL 105 anfragen soll, und André findet es eine gute Idee. Über FL 100 ist der Luftraum “Charlie”. Kontrolliert. Und darum müssen wir schließlich um Erlaubnis bitten und dürfen nicht mehr kreuz und quer herumtoben wie sonst bei Flügen nach Sicht. Also los geht’s.

“Bremen Information, D-WA request FL 105 due to clouds.”

“D-WA, I call you back” so, der Lotse. Er muß erstmal mit seinen Kollegen klären, ob wir in deren Luftraum einfliegen dürfen. Nach einer Minute erhalten wir die Antwort:

“D-WA, FL 105 approved, enter Airspace Charlie, Squawk 1377”

“FL 105 approved, will enter Airspace Charlie, Squawk 1377, D-WA”

Ich schalte den Transponder auf den zugewiesenen Code und André setzt Steigleistung.

“D-WA, Contact Radar on 125.85” schickt uns der Lotse von seiner Frequenz.

“D-WA, 124.85”, bestätige ich. Zumindest habe ich es so aufgeschrieben und stelle die Frequenz am Funkgerät ein.

“Bremen Radar, D-WA, FL 105”

“ “

Bremen Radar, D-ERWA?”

“ “

Nach dem dritten Versuch gehe ich zurück auf die Standby-Frequenz.

“Bremen Information, D-ERWA, back on your Frequency again”

“D-WA, Bremen?”

“D-WA. We could not get contact with Bremen Radar. Please check, did we get the right Frequency? I have 124.85.”

“D-WA, negative, the correct Frequency is 125.85”

“125.85, thank you and good bye, D-WA”

“Bremen Radar, D-ERWA, FL 105”

“D-WA, Radar Contact” Aha! Ist also doch einer da.

Die Wolken zwingen uns bereits kurze Zeit darauf zu einer weiteren Anfrage:

“D-WA request FL 120 to avoid Clouds”

“D-WA, approved, climb FL120.”

“Climbing FL120, D-WA”

Langsam wird es interessant. Während wir mit einer Steigrate von immerhin 500 ft bei einer IAS von 80 Knoten steigen, überquert uns schätzungsweise 2.000 ft. über uns ein Airliner. Genau gegenüber. Ein schönes Bild, das man sehr selten geboten bekommt. Unter uns erkennen wir den Flughafen von Hannover, der ist frei von Wolken. Ein Midfield Crossing in FL 120! Echt Klasse! In Frankfurt machen wir das immer in 1.500 ft. Von hier oben sieht das alles etwas anders aus. Die Häuser sind so winzig, Autos eigentlich gar nicht mehr zu erkennen und die Freiheit grenzenlos. Das ist Fliegen pur zum genießen! Links und rechts von uns türmen sich CB's, und wir haben sogar 3 “Hits” auf unserem Stormscope, 2-Uhr-Position, 10 - 20 Meilen.

„Meine Damen und Herren, wir haben die Reise-flughöhe verlassen...“

Ich fange an, den *Point of Descend* auszurechnen, damit wir in einer angenehmen Sinkrate nach Hamburg kommen. Wenn man die meisten Flüge in maximal 2.000 ft über Grund absolviert, muß man sich hier oben damit schon mal beschäftigen. Wir müssen bis Platzrundenhöhe 11.000 Fuß sinken, bei einer Sinkrate von 500 ft. dauert das 22 Minuten! Das entspricht

also rund 45 Nautischen Meilen bei 120 Knoten. Das hat Airliner-Charakter. Nur, daß die in der Zeit etwas mehr Strecke zurücklegen.

Vor uns wieder zwei, drei Wolkentürme. Da wir eher runter als rauf müssen, entschließt André sich zum umfliegen und ändert den Kurs um 5° nach Westen.

“D-WA are you circumnavigate some Clouds?” fragt der Lotse sofort. Ups! Selbst die kleinste Änderung müssen wir anfragen, schließlich werden wir hier oben fast wie ein Airliner behandelt. Da ist es vorbei mit links und rechts wie man will.

“D-WA, affirm, we have to turn slightly left to avoid weather.”

“D-WA, left turn approved, next time please inform.”

“D-WA, that is copied, sorry for that!” Peinlich, habe ich doch gerade erst meine CVFR-Prüfung bestanden...

Wir müssen sinken. Vor uns ist es dicht, aber ein Blick halb links aus dem Cockpit läßt uns die Erde erkennen. Ein ziemlich langer Streifen frei von Wolken in Nordwestlicher Richtung. Fein! Das wird unser sein.

“D-WA, we request further left turn Heading 300 to avoid and we would like to start our descend now.”

“D-WA, turn left Heading 300 and leaving Airspace Charlie approved.”

André schaltet die Höhenhaltung aus und trimmt den Flieger für den Sinkflug. Da das Wolkenloch nicht so groß ist wie es ursprünglich ausgehen hat, müssen wir etwas schneller sinken und André stellt eine Sinkrate von 1.200 ft ein. Als wir FL 100 passieren, teilt uns der Lotse mit:

“D-WA, you are leaving Airspace Charlie, Squawk VFR. Hamburg QNH 1008 and approved to leave frequency.”

Nach ein, zwei weiteren kleineren Kurskorrekturen sind wir unter den Wolken angekommen und André stellt eine normale Sinkrate ein. Aus dem Funkgerät tönt die *Information Tango* von Hamburg ATIS, ich sortiere die Anflugkarten und wir besprechen den Anflug auf Hamburg. Wir werden über Sierra 1 und Sierra 2 einfliegen, mutmaßen wir. Von dort wahrscheinlich in den Gegenanflug zur Runway 23, denn diese ist laut ATIS in Betrieb.

Hamburg, wir kommen!

“Hamburg Arrival, moin, D-ERWA”

“D-ERWA, Hamburg, moin”

“D-ERWA, Piper PA28, VFR from Kassel Calden, passing 4.500 ft, descending 2.500 ft, 10 minutes Southwest Sierra 1 for landing, Tango on Board.”

Wir bekommen den Transpondercode 7010 zugewiesen und sollen Sierra 1 melden. Dieses Sierra 1 ist bei den hiesigen Wetterbedingungen sehr einfach zu finden, ein Dreieck von Autobahnen, an der Spitze sind wir da. Da ist es auch schon in Sicht. Als ich gerade melden will, sagt der Lotse
“D-WA next report Sierra 2”

Aha. Er passt also auf. Sierra 2 ist sehr einfach zu finden, irgendsoeine Brücke in irgendsoeinem Hafenbecken, man sieht es bereits von hier aus. Rechts von uns die Skyline von Hamburg, durch die aufgelockerte Bewölkung strahlt es bei guter Sicht in vielen bunten Farben. Es ist eine tolle Aussicht von hier oben. Ich genieße es einen kleinen Moment, als mich der Lotse kurz unterbricht:

“D-WA, if you accept Winds 300 @ 10, I can take you direct right base 05.” bietet er uns an.

“Äh. say again wind, please, WA”

Shit. Nur einen Moment nicht aufgepaßt, und schon hat er mich erwischt.

“I can tell you, it is a 3 Knots tailwind component for you, and 8 Kts. crosswind” so der Lotse. André nickt. So viel Landebahn für so wenig Flugzeug, da kann man etwas Rückenwind ruhig in Anspruch nehmen.

“D-WA, in this case we proceed right base 05”

“D-WA, you are Nr. 2 behind a Lufthansa 737 on 8 Miles final, report traffic in sight.”

Nach ein paar Sekunden sehen wir den Kranich.

“WA, we have the traffic in sight and space ourself behind”

“WA, contact Tower on 126.85”

“Hamburg Tower, D-ERWA, Nr. 2 for Runway 05”

“D-WA, continue approach, use caution wake turbulence”

“D-WA, we'll stay above glidepath.”

Die 737 schwebt majestätisch vor uns in Richtung Landebahn, wir brettern oberhalb ihres Flugweges hinterher. Das PAPI zeigt 4 weiße Lichter, das signalisiert uns, daß wir nicht in die gefürchteten Wirbelschleppen der Boeing einfliegen werden. Ein bisschen zappelig ist die Landung trotzdem, denn André hat mit so ein paar Verwirbelungen zu kämpfen. Dennoch setzt er sicher zuerst das linke, dann das rechte Hauptfahrwerk auf die Bahn, bevor das Bugrad auf der Centerline niedergeht. Ich freue mich über diese perfekte Landung. Und das Follow-me kommt auch schon da hinten und bringt uns in unsere Parkposition am GAT.

EDDH – international Airport

Als ich das Handy einschalte, kommt sofort die Nachricht von meiner Mailbox, daß Sigi bereits angerufen hat. Ich rufe daraufhin bei ihm zurück

und teile ihm mit, wo wir sind. Nach kurzer Begrüßungsrede lasse ich mir das Verfahren erklären, wie wir zum GAT kommen, denn da wollen wir uns dann treffen. Er erzählt mir von der roten Telefonzelle und daß ich da reingehen soll und daß ich dann irgendeine Nummer wählen soll usw. Während ich angestrengt seinen Anweisungen lausche und in Richtung der besagten roten Telefonzelle schlendere, pfeift André mich zurück. Der GAT-Bus steht bereits am Flugzeug, denn er hat gerade andere Piloten zu ihrem Flieger gebracht. Praktisch! Auch praktisch, daß wir gefahren werden, denn der Weg zum GAT ist ganz schön weit.

Wir genießen es, über den großen Airport gefahren zu werden, während neben uns die Turbinen eines Airbus von Lufthansa signalisieren, daß der Pilot gerade zwei wichtige Hebel im Cockpit an den vorderen Anschlag gedrückt hat. Behäbig setzt sich der große Vogel in Bewegung. Fasziniert schauen wir hinterher, wie langsam sieht das doch noch aus, als er seine Nase nach oben nimmt und in den blauen Himmel steigt. Reinhard May läßt grüßen. Im GAT angekommen warten wir auf Sigi, der nach eigenen Worten in 30 Minuten kommen wird. Wir trinken einen Kaffee, der trotz Automatenbrühe gar nicht mal so schlecht schmeckt und lassen unseren soeben absolvierten Flug nochmal revue passieren. Es war einfach traumhaft. Nur hat André Probleme mit seinem Ohr. Der starke Druckunterschied bei dem schnellen Sinkflug aus 4.000 m Höhe macht seinem Kopf ein paar Probleme. Aber das soll bald wieder besser werden.

Da kommt Sigi!

Nach der Begrüßungszeremonie setzen wir uns erst noch mal im GAT zusammen. Sigi beginnt gleich zu erzählen, das wird sich auch für die nächste Zeit nicht so schnell ändern, denn Sigi hat wohl Babelwasser getrunken. Wir fahren aus Zeitmangel aber nicht in die Stadt, sondern bleiben am Airport. Da es aber am GAT nicht wirklich gemütlich ist, fahren wir drei nochmal zum Terminal, um dort in dem Restaurant, das er in seinen frühen Erzählungen (Deutschland Pflug II, glaube ich) breits beschrieben hat. Sigi ist genau so, wie ich ihn mir vorgestellt habe, und die Sympathie, die man bisher nur vom Telefon und ein paar Mails kennt, bestätigt sich sofort. Wir reden vom Fliegen, vom Wetter, von Afrika. Aber auch von nicht-fliegerischen Dingen (ja, auch über andere Dinge können Piloten sich unterhalten, wenn auch nicht oft und nicht lange...)

Viel zu schnell ist die Zeit der Weiterreise gekommen. André kauft für seine Teuerste noch ein kleines Souvenir, dann geht es zurück zum GAT.

Sigi erzählt uns noch, daß seine Ex-Frau Angie lieber mit ihm im Flugzeug sitzt denn im Auto, und daß er das gar nicht verstehen könne. Ich

kenne Angie zwar nicht, doch ich fühle mich ihr sehr verbunden. Als Sigi uns mit seinem Wagen aus dem Parkhaus katapultiert, komme ich mir vor wie ein Würfel im Becher...

Nach 20:00 Uhr kostet aber extra

Wir fragen in Porta-Westfalica an, ob heute jemand länger da ist, da wir vermutlich nach 20:00 Uhr Lokalkzeit landen werden, auch wenn es nur ein paar Minuten sind. Porta ist der nächste Flugplatz zu unserer Unterkunft in Vlotho-Exter, daher die Idee. Allerdings ist man dort uneinsichtig und möchte für die voraussichtliche Landung um 20:05 Uhr Lokal eine "Spätabfertigungsgebühr". Da uns das etwas gegen den Strich geht, entscheiden wir uns für den "Alternate", den Flugplatz Bielefeld. Da ist es sowieso viel schöner. Und außerdem sind die Leute da sehr nett. Und man wird nicht mit Rückenwind in die Bahn geschickt, nur um des lieben Lärmschutzes willen. So war es nämlich das letzte mal, als wir in Porta waren.

Porta hat so seine eigenen Gesetze, die zwar keine Verlautbarungen der Luftfahrtbehörden sind, aber dennoch wird man irgendwie zu sonstwie gearteten Kamikazemanövern gezwungen. Da sind wir mit 5 Kts. Rückenwindkomponente (!!!) rausgegangen, nur weil der Flugleiter es so bestimmt hat. Bei uns mit der Piper ging es ja noch, aber die Horny's mit der Katana waren dadurch gezwungen, mit so wenig Kraftstoff zu starten, daß sie in Kassel erst nochmal zwischenlanden mußten zum Tanken, bevor sie nach Egelsbach zurückfliegen konnten. Das war bei der Wolkensituation damals gar nicht so ohne. Aber Hauptsache Lärmschutz. Bei der Katana, die ohnehin leiser ist als jeder Elektrorasenmäher.

Eine traumhafte Skyline

Der Flug beginnt auf der Runway 23. Ich bin PIC, und wir halten hinter einer CESSNA C152. Vor uns geht ein Airliner nach dem anderen raus. Nach ca. 10 Minuten sind wir an der Reihe.

"D-WA cleared Take Off 23"

Also los. Wieder gehen die Hebel in die Stellung "laut", wieder beschleunigen wir den Flieger auf rund 122 Km/h um dann am Steuerhorn zu ziehen, wieder sehen wir die Silhouette von Hamburg - diesmal auf der anderen Seite und in einem viel schöneren Licht in der nun etwas tiefer stehenden Sonne. Der Ausblick ist grandios, und als der Tower uns von seiner Frequenz entläßt, sind wir bereits in unserer Reiseflughöhe von 2.500 ft. MSL angelangt. Die Luft ist sehr ruhig, wir geniessen die Ruhe und umfliegen den einzigen Schauer auf unserer Route nach Bielefeld. Unsere

Route führt uns übrigens genau an Porta Westfalica vorbei, und wir erkennen, daß wir tatsächlich um 20:05 hätten landen können. Ein wenig ärgern wir uns schon über die mangelnde Kooperationsbereitschaft dort, aber der Anflug auf Bielefeld macht alles wieder gut.

Nachtquartier

Der Flugplatz Bielefeld versteckt sich hinter einer Hügelkette, und wir entschließen uns, nicht per GPS dorthin zu fliegen, sondern terrestrisch zu navigieren. Wir folgen der Autobahn, die uns direkt in den rechten Queranflug bringen wird. "Airfield in sight!" Als ich die Archer in den Endanflug eindrehe, frage ich André, ob wir um die Ortschaft im Short Final drumherum fliegen sollen. "Wenn sich's einrichten läßt" meint André. Klar läßt sich's! In einem eleganten Bogen ziehe ich die Archer links an der Ortschaft vorbei, und mit wenig Motorleistung sind wir so leise, daß von den Anwohnern mit Sicherheit niemand etwas mitbekommt. Mit einem erfrischenden "D-WA, herzlich willkommen in Bielefeld" begrüßt uns der Tower unmittelbar nach der Landung. Mit dieser kleinen Bemerkung kann man schon viel angenehme Atmosphäre versprühen, und im nachhinein freuen wir uns umso mehr über unsere Entscheidung, hierher gekommen zu sein. Abholerin Andrea ist bereits da, und nachdem wir unser Flugzeug für die Nacht fertig gemacht haben (windeln, wickeln, waschen, zudecken), begehen wir uns auf die Autobahn.

Es gibt was zu essen, anschließend gehen wir zu André's Eltern, ein bisschen schnacken. Andrés Vater kann es irgendwie nicht fassen, daß wir tatsächlich heute fliegen waren. Sie kamen heute mit dem Auto aus Österreich und hatten wegen des Sturmes und den wirklich gewaltigen Schauern mächtige Probleme auf der Fahrt. Wir erklären den interessierten Zuhörern etwas über die Wetterbedingungen, in denen wir uns bewegten, ein bisschen Meteorologie, etwas Triebwerkskunde und eine Portion Aerodynamik runden die Themen ab. Fliegergeschichten contra Urlaubserlebnisse. Bevor wir schlafen gehen, beschwert sich André's Vater ein wenig darüber, daß er noch nie bei André mitgeflogen ist. Schnell bieten wir ihm an, daß man das morgen früh nachholen sollte, und ich erkläre mich bereit, mit Andrea am Flugplatz zu warten während er mit André fliegen gehen könne. Andrés Vater erfindet innerhalb von 24 Sekunden ca. 523 Ausreden, warum er morgen nicht mitfliegen kann, betont aber immer wieder, daß er keine Angst hat...

Im Osten schönes Wetter

Nach einem ausgiebigen Frühstück am nächsten morgen lümmeln wir zunächst noch etwas herum, bevor wir die Entscheidung treffen, nach Leipzig zu fliegen. Da uns die nette Dame am Wettertelefon mitteilt, daß im Osten das Wetter gut ist und erst gegen Abend vom Westen her eine weitere Front erwartet wird, freuen wir uns auf den bisher unbekanntem Flughafen. Die Tanks sind voll, der Check complete und André startet per Kurzstart-Technik ins schöne Wetter. Während des Startlaufes sortiere ich die ICAO-Karten und notiere die Startzeit. Im rechten Augenwinkel zischt die Halbbahnmarkierung vorbei, im linken Augenwinkel sehe ich auf dem Fahrtmesser nur 40 Kts.! Ich schaue nach vorne und sehe den Wald, der direkt an das Flugplatzgelände anschließt. André nimmt das Flugzeug mit Mindestfahrt von der Startbahn, um im Bodeneffekt weiter zu beschleunigen. Kurz darauf steigt die Piper mit 1.000 ft locker über die Baumwipfel.

Turbulenzen und Wind, aber gute Sichten. PIC André testet wieder unsere GPS-Autopilot- Navigationsmöglichkeiten, während ich mit FIS Bremsen die gewohnten Unterhaltungen abhalte. Gewohnt? Nein! Da kommt eine neue Anweisung hinzu, die wir bisher noch nie hatten.

The ED-R is active today...

“D-WA, you stay clear of ED-R in front of you? The Area is active today” teilt uns der Lotse mit.

“D-WA, we’ll stay clear of it, thanks”

Ich sehe André an, ob er es mitbekommen hat, und er nickt mich zustimmend an. Wir haben den Flugplan recht eng an diese Area im GNS 430 eingegeben, und der Autopilot ist gerade dabei sich seinen Track für eben diesen Flugplan zu erfliegen. Das heißt, wir steuern in einem Winkel von ca. 45° genau auf diese sogenannte “Restricted Area” zu. André schaut gespannt auf das Display des GPS, während ich bereits das Militärschießübungsdurchflugsverbotsgebiet vor uns erkennen kann.

“D-WA, restricted Area at your 12 o’clock, one mile.” Erklärt uns der Lotse.

“D-WA, we have it in sight” bestätige ich. Ich sehe André an, der immer noch auf eine Reaktion des Autopiloten wartet. Bevor ich etwas sagen kann, kommt die für uns ungewohnte Meldung:

“D-ERWA, turn ***immediate*** left Heading 060!!” Der Lotse ist zwar noch freundlich, jetzt aber doch sehr bestimmt. Mit einer Schräglage von rund 70° übersteuert André sofort den “George”, und während die “Autopilot-Disengaged”-Warnung piepst, bestätige ich dem Lotsen unseren Turn. Ca.

2,5g lasten auf mir, und der Teil meines Frühstücks, der mir bis eben noch im Hals steckte, ist nun auch im Magen angelangt. Das befreit!

Das Wort **immediate** hat in der Luftfahrt im Normalfall nichts zu suchen. Wenn es denn mal kommt, von wem auch immer, gibt es ganz klare Regeln: **Sofort** handeln, später fragen! Dann ist nämlich Gefahr im Verzug, zumindestens unverzügliches handeln gefragt. Allerdings waren wir laut unserem GPS sowie dem Blick nach draußen noch nicht in der Area. Definitiv nicht. Und wir wären auch nicht hinein. Denn in dem Moment, in dem André den Flieger aufgrund der Anweisung herumgerissen hat, war ich schon drauf und dran, André einen Tipp zu geben. Es kann ja sein, daß man diesem Phänomen unterliegt, nicht reagieren zu können, obwohl man weiß, daß man etwas tun muß. Allerdings wollte André selbst auch in diesem Moment eingreifen. Aber es war schon knapp, das müssen wir zugeben. Wenn der Lotse das liest: Wir wollten Dich nicht erschrecken. Nix für ungut.

Enroute to Leipzig

Kurz darauf erfahren wir über Fallschirmsprungaktivitäten direkt vor uns. Wir teilen dem Lotsen mit, daß wir mit Höxter-Holzminden Kontakt aufnehmen werden und kurz seine Frequenz verlassen. Gesagt, getan.

“Höxter Info, hallo, D-ERWA, eine Piper VFR nach Leipzig, wir haben gehört, es sind Springer in der Luft?”

“D-WA, hallo, ja wir haben eine Absetzmaschine in der Luft”

“D-WA, wir bleiben hörbereit auf eurer Frequenz, wir fliegen südlich am Platz vorbei Richtung Osten, wir melden uns, wenn wir in Platznähe sind”

Dort unten ist man dankbar über unseren Kontakt, und wir bekommen mit, wann die Springer rausgehen, daß uns keiner vor den Quirl hüpft. So melden wir noch das Passieren des Platzes und verabschieden uns ein paar Minuten später wieder. Es ist für alle Beteiligten ein gutes Gefühl zu wissen, wer was wo gerade macht.

Weiter geht es in Richtung Niemandsland. Gähnende Leere. Nichts. Wiesen, Wald und Felder. Und nichts. Links, mitten im Nichts, ein Flugplatz. Ein alter Militärplatz mit reichlich Runway, auf dem ein Flieger gerade einen Backtrack macht, also auf der Bahn zurückrollt. Wir drehen eine Schleife, um uns den Platz genauer anzusehen. Das ist das schöne an der VFR Fliegerei. Sozusagen eines der wertvollsten Privilegien. Einfach mal links um und gucken, dann wieder rechts um und weiter geht's. Bei IFR geht das nicht. Nach dem Flugplatz wieder nichts. Nichts. Nichts. Dorf. Nichts. See. Nichts. Einzige Abwechslung sind die Funksprüche des Lot-

sen von FIS Berlin. Eine echte "Berliner Schnauze". Schneller als Dieter Thomas Heck. Der schleudert so schnell die Funksprüche über den Äther wie die Kassierer bei Aldi die Ware über das Laufband. So geht das bis nach Leipzig. Da wird es dann aber spannend!

Wir verlassen Berlin Information um mit Leipzig Tower Kontakt aufzunehmen.

"Leipzig Tower, D-ERWA" Pause. Dann:

"D-ERWA, Leipzig" Eine nette junge Frau im Tower, die ein leichtes Sächseln aufweist.

"D-ERWA, Piper PA28, VFR from Bielefeld, Altitude 4.500 ft, 10 Minutes West of Sierra 1, ATIS Information Uniform received" Pause.

"D-WA, ja, und wie geht es dann weiter?" will die junge Dame wissen.

"For Landing, D-WA" teile ich ihr mit. Das hatte ich vergessen. Sie teilt uns das QNH mit und "Runway 26 in use, report Sierra 1" Wozu erwähnte ich die ATIS?

Sie spricht langsam und deutlich. Und hat eine nette Stimme. Ein Airliner meldet sich Abflugbereit und kriegt seine Freigabe, da meldet sich eine andere D-Echo:

Reden Sie schneller, ich hab auch noch anderes zu tun hier!

"Leipzig Tower, D-E Bla Bla Bla, SCHESSNA 152, 5 Minuten nördlich November, Fluchhöhe 2.000 Fuss, erbitte durchfliegen Ihrer Gontrollzone nach Sierroah" Perfekt sächsisch.

"D-Exxx, fliegen Sie in die Kontrollzone, halten Sie 2.000 Fuss, fliegen Sie bitte schnell." antwortet die Dame im Tower. André und ich schmunzeln ein wenig. Und nur ganz kurz.

Der Pilot liest die Freigabe korrekt zurück. Kurz darauf erreichen wir Sierra.

"D-WA approaching Sierra1, 2.500 ft. Maintaining"

"D-WA, proceed downwind 26, your traffic is a CESSNA 152 crossing Controlzone southbound." Teilt uns die Dame mit.

"D-WA, proceeding downwind 26, looking out for traffic."

"Thank you, Sir" sagt sie.

André und ich schmunzeln.

Währenddessen meldet sich der Pilot der 152er bei November.

"D-Exxx, geben sie an Geschwindigkeit, was sie haben" so die etwas ungewöhnlich Anweisung vom Tower.

"D-Exxx, nu hab ich den Hebel schon ganz vorne, reicht dat?"

André und ich grinsen im ganzen Gesicht.

Ein zweiter Pilot meldet sich mit seiner D-Echo zum Passieren der Kontrollzone unter Anwendung der gültigen Sprechfunkgruppen.

“D-Exxx, sprechen Sie mal ein bischen schneller, ich habe noch mehr zu tun hier!” antwortet der Tower.

Jetzt ist es vorbei. Wir kugeln uns im Flieger vor Lachen, André haut noch schnell die Höhenhaltung rein und kringelt sich neben mir und haut sich auf die Schenkel.

Nachdem wir in den Gegenanflug eingedreht sind und ich mich beruhigt habe, sehe ich auch die Cessna.

“D-WA, downwind 26, Traffic in sight”

“D-WA, roger, you are Nr. 2 for landing behind a Malibu on 5 Miles Final, I call you for base”

“D-WA, Nr.2, we’ll extend downwind”

“Thank you, Sir” sagt sie. Ich freue mich, daß sie mich “Sired”

Da ruft sie uns wieder:

“D-WA, was issn das fürn Downwind?”

“Wieso?”

“Nuja, soweit weg”

“Och”, sage ich lachend, “hier ist die Aussicht viel schöner”

Sie lacht auch. “Na, wenn das so ist..”

Die lange Landung bekommen wir trotz Anfrage leider nicht genehmigt, da ein Airliner abflugbereit steht, also rollen wir am ersten Taxiway ab.

“D-WA contact Ground, good bye” Wir verabschieden uns von der netten Dame am Tower und grinsen immer noch im ganzen Gesicht. Sich selbst ein paar “Rodschers” zu erfliegen ist doch immer wieder was feines.

Follow the greens...

Wir bekommen eine Taxi-Clearance, die sich gewaschen hat. Ein Glück habe ich ein großes, leeres Blatt Papier auf meinem Kniebrett.

“D-WA, Taxi to GAT via Charlie, Whiskey 1, Lima, November, Papa 2, Romeo 2, Victor, Sierra 3.” André sieht mich mit großen Augen an, während ich zurücklese. Nachdem ich fertig bin, sage ich dem Groundcontroller “...and I need another pencil”

Er lacht und sagt “Ich hätte Ihnen gerne die ‘Grünen Lichter’ gegeben, das geht aber leider nicht”

“Schade, nur deshalb sind wir hier gelandet” unke ich.

“Na gut, bis Papa 2 kann ich sie Ihnen einschalten” lacht er.

In Leipzig gibt es ein intelligentes Lichtleitsystem, das in die Taxiways eingelassen ist, das das Flugzeug an seine Parkposition leitet. Vor uns leuchten die besagten grünen Lichter.

Wir rollen neben der gesamten Runway entlang und André hält die Piper knapp unter der Rotationsgeschwindigkeit. Nach ca. 10 Minuten sind wir an unserer Parkposition.

Ich versuche Horst-Hagen zu erreichen, der hier in Leipzig stationiert ist. Er hat das Klassenziel erreicht: Seite einem knappen Jahr sitzt er "vor dem Bugrad". Er ist CoPilot bei Air-Berlin auf der Boeing 737-800. Wenn er kommt, gibt es für uns Greenhorns immer eine Menge zum staunen, er bringt immer sehr spannende Geschichten mit und hat eine sehr süffisante Art, diese zu erzählen. Scheinbar ist er in der Luft, denn es meldet sich nur seine Mailbox. Ich labere ihm zwar drauf, mache mir allerdings wenig Hoffnung, daß ein Treffen zustande kommen wird.

André und ich lungern ein wenig im GAT herum. Alles neu und aufgeräumt, moderne Einrichtung eines Wartesaales, schöne Bilder an der Wand von "der guten alten Zeit", Werbeprospekte für den Umbau des Flughafen sowie ein Schokoladeautomat, der nur mit einem gezielten Tritt die ersehnte Nervennahrung für André freigibt, vertreiben uns die Zeit, bis wir unseren Heimflug nach Egelsbach antreten.

WA, execute Top-Gun Approach...

Ich bin wieder PIC. Sprit haben wir ausreichend dabei, also müssen wir nicht tanken. André holt sich die Taxi-Freigabe, die uns genau andersrum zurückführt. Diesmal bekommen wir aber die Freigabe nur bis "Papa 2, then follow the greens". Aha! Er hat es sich wohl gemerkt, das wir nur wegen der grünen Lichter hergekommen sind. Wieder geht es links und rechts und links und rechts, dann am neuen Tower vorbei, der auf nahezu jeder Werbung der DFS zu sehen ist. Beeindruckender Bau. So modern. So schön. So hoch. Und so lustige Leute drin. Mittlerweile sind wir am Rollhalt der Runway 26 angelangt und machen unseren Run-up. Ich nicke André zu und er holt sich per Funk die Startfreigabe, während hinter uns eine Dash 8 von Scandinavian oder so einen Intersection-Take off requestet und auch genehmigt bekommt.

"D-WA, are you ready for immediate?"

Aha! Im Tower war Wachablösung. Die nette junge Frau von vorhin ist nicht mehr da. Dafür ein netter junger Mann. Ich nicke André zu um ihm zu signalisieren, daß ein Sofortstart kein Problem darstellt.

"D-WA is ready for immediate" bestätigt er daraufhin dem Tower.

"D-WA cleared immediate Take off 26"

Während ich BMW-mäßig auf die Startbahn rolle und Vollgas gebe, liest André die Freigabe zurück. "D-WA, cleared immediate, we are rolling"

Kurz nach dem abheben meldet sich der Lotse wieder.

"D-WA, turn left now for Sierra 2"

Ich freue mich. Ich freue mich sehr. Der Tower fordert soeben einen Top-Gun-Approach, den gibt es wirklich eher selten. Der Tower ist halb links vor uns. Also bringe ich die Archer in Steigfluglage links, während André dem Tower die Ausführung der Anweisung bestätigt. Leider können wir nicht ganz so nah am Tower vorbeiknabbern, wie wir wollen, denn Sierra liegt nicht ganz so weit links, wie es für dieses unbeschreibliche Tom-Cruise-Gefühl erforderlich wäre. Aber wenigsten sehen wir den Tower nochmal aus nächster Nähe, bevor André dem Tower meldet

"D-WA approaching Sierra 2". Kurze Zeit später sind wir auch wirklich über Sierra, und noch kurze Zeit später entläßt uns der Tower von seiner Frequenz. André hat in der Zwischenzeit den Flugplan im GPS eingegeben und wir befinden uns enroute to FULDA VOR.

Vor uns Wolken, hinter uns 2 aus EDFB

Wieder toben wir unter den Wolken herum und befinden uns zum mit-hören auf der FIS-Frequenz. Einen Transpondercode haben wir bekommen und erwarten Verkehrsinformationen vom Lotsen. Die Sicht ist nicht so umwerfend, in den 2 – 3 Schauern, die wir durchfliegen, geht sie teilweise stark zurück. Hinter uns sind zwei Flieger, die von Karlsbad nach Reichelsheim fliegen. Bis kurz vors METRO VOR werden wir sie hinter uns haben. Wenn wir dort links abbiegen, werden die nach rechts abbiegen, um in der Wetterau zu landen. Aufgrund der schlechten Sichten in den Schauern verlassen wir trotz der sehr unruhigen Luft später den Luftraum "Echo" und sinken in den Luftraum "Golf". Wir werden von teilweise heftigen Windböen und Turbulenzen geschüttelt. Die Höhenhaltung des Autopiloten ist mit der Wettersituation sichtlich überfordert, also schalte ich sie aus und fliege von Hand. Besser so. FIS sendet eine Broadcast-Message: "All Aircraft, moderate Ice forecast in FL 60, western Part of Frankfurt FIR, moving East."

Wir sind zur Zeit in 5000 ft. Außentemperatur beträgt 5° C. Also hier kein Problem. Trotzdem werde ich von Zeit zu Zeit mal ein Auge auf die Außentemperaturanzeige werfen, daß wir hier keine böse Überraschung erleben, denn die Luft ist permanent zwischen sehr feucht und klatschnaß einzuordnen. Wir erreichen bald METRO und leiten nach Ansage an den Fluglotsen unseren Descend ein, um den Luftraum "Charlie" von Frankfurt zu meiden. Hier unten schüttelt es mindestens genauso stark wie wei-

ter oben. Aber egal, bald sind wir ja zu Hause. Da bei diesem Wetter erfahrungsgemäß nicht viel los ist in Egelsbach, erwarten wir eine Einfluggenehmigung über Meldepunkt "Tango", die wir nach Anfrage auch erhalten. Das ist der kürzeste Weg von Norden kommend nach Egelsbach. Eine Maschine von Süden kommend im Gegenanflug läßt uns freundlicherweise den Vortritt. Also dann, Final Checks: Flaps 40, Vorwärmung, Fuel Pump on, Lights on, Tankwahlschalter vollster Tank, Final Trim 66 Kts. Es ist etwas Wind hier im Endanflug, die Runway ist naß vom Regen, der mittlerweile weitergezogen ist. Wir gleiten ein bisschen wackelig den Endanflug herunter und sanft setzt sich die Piper mit ihrem Hauptfahrwerk auf die Bahn.

Und das nächste mal?

Als wir an der Halle 5 angekommen und ausgestiegen sind, stellen wir fest, daß der Regen die ganzen Mücken bereits abgespült hat, der Flieger ist gewaschen. Trotzdem putzen wir kurz über die Leading Edge und die Frontscheibe, um auch den letzten Rest Protein und Eiweiß zu entfernen. Schnell ist das Flugzeug aus- und aufgeräumt sowie eingehallt. Zählerstand ist notiert.

Die Buchhaltung machen wir in der Flugplatzkneipe, bei einem wohlverdienten Bierchen. Und eine kurze Nachbesprechung. Das gehört dazu. Was war gut, was war falsch, wo waren wir uns uneinig. Das macht Spaß, wenn man jemanden hat, mit dem man sachlich auch mal seine Fehler besprechen kann, ohne daß es gleich Murren gibt. Denn schließlich ist der Pilotenschein immer eine Lizenz zum weiterlernen. Und aus diesen Gesprächen können André und ich viel lernen. Außerdem erlebt man den Flug ein weiteres mal, wenn man ihn komplett durchdiskutiert und alles nochmal an sich vorüberziehen läßt.

Es hat sehr viel Spaß gemacht. Insgesamt waren wir 8,5 Stunden in der Luft. Von allem war etwas dabei. Und wir freuen uns, daß wir es so gemacht haben, wie wir es gemacht haben. Und wir freuen uns auf das nächste Mal. Bin gespannt, was dann auf dem Programm steht.

Thorsten Neitzel
Im Juni 2000

