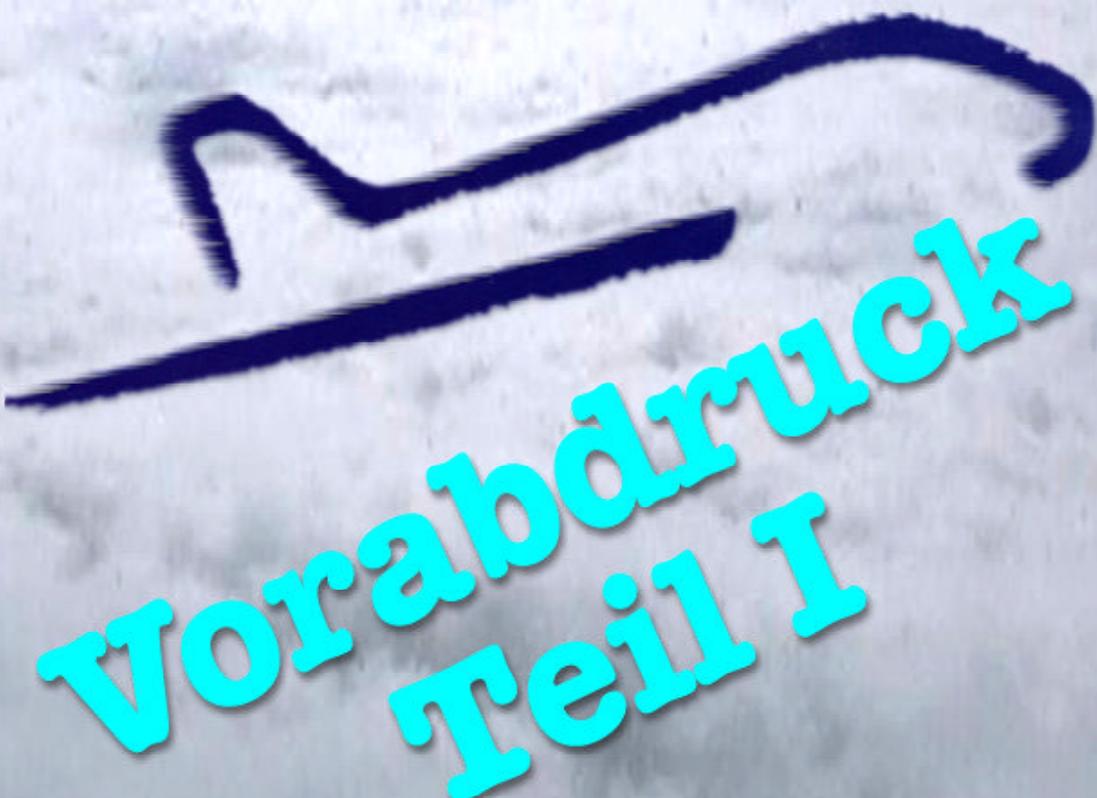


Heiko Bauer

Shit happens

Ein Weg in die Luftfahrt



**Vorabdruck
Teil I**

Copyright 1999/2002 © Heiko Bauer

Dezember 2000

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Genehmigung

Heiko Bauer

Shit happens

Ein Weg in die Luftfahrt

Geschildert wird hier ein ganz normales Fliegerleben, nämlich meines, bis jetzt und hier. Keine Angst, es wird kein Heldenepos oder „Das war mein Leben“ sondern eine lose Reihe von Geschichten, die vielleicht den einen oder anderen aktiven Flieger oder auch Nichtflieger interessieren könnte.

Also fangen wir an.

1

Geträumt hatte ich schon mit 13 davon Pilot zu werden, wie wohl fast jeder hier. Allerdings spielt das liebe Geld bei diesem Wunsch eine nicht unbeträchtliche Rolle, und davon gab es bis zum Jahre 1988 nie genug um ernsthaft an eine fliegerische Karriere denken zu können. Also beschränkten sich die fliegerische Aktivitäten auf Modellflug und die Bundeswehrzeit als Radarflugmelder bei der Luftwaffe (15 Monate). Mit 20 wurden dann Motorräder wichtiger bis zum Jahre 1988, da kam ein unerwarteter Geldsegen von ca. 170 000 DM ins Haus. Mittlerweile 29 Jahre alt, immer noch Student und etwas frustriert, was meine Zukunftschancen betraf, dachte ich über den Verwendungszweck des Geldes nach und landete irgendwann bei einer Flugschule um mich über die Möglichkeiten zu informieren, Berufspilot zu werden.

Die Lufthansa, damals noch Nummer 1 bei der Ausbildung, nahm nur Top Guns mit Abitur (ich bin und war keiner), alle anderen mussten blechen und woanders schulen. Nachdem ich die Zahlen kannte, und tief durchgeatmet hatte wusste ich zumindest, das es nicht am Geld scheitern würde, den Beruf zu erlernen. Die nächste Hürde war der Fliegerarzt. Der sagte ja, jetzt war ich der einzige, der eine Entscheidung treffen sollte. Von den Bekannten und der Freundin war die Resonanz auch nicht gerade euphorisch, schließlich ist die Wunschäußerung, Pilot werden zu wollen, maximal bei Zehnjährigen akzeptabel, danach wird man eher misstrauisch beäugt.

Ich begann im Januar 1989 meinen PPL/A bei der Fliegerschule Strößenreuther in der Oberpfalz, nahe Bayreuth. Der Tipp kam vom Fliegerarzt, die Schule sei preisgünstig und gut.

Also packte ich meinen Koffer mit Klamotten für sechs Wochen, kündigte meinen Job als Zeitungsbote und zockelte nach Speichersdorf.

Die Flugschule Strößenreuther hatte einen klangvollen Namen daher, weil ein paar Jahre vorher ein gewisser Manfred Strößenreuther Weltmeister im Kunstflug war. Ich erfuhr dies alles am Abend meiner Anreise, auch das Reinhard Mey hier das Kunstfliegen erlernt habe

und noch ein paar Promis mehr. Also bewegte ich mich offensichtlich in illustrierter Gesellschaft.

Die bestand zum Beginn meiner Ausbildung aus drei wenig illustren Gleichgesinnten, einer davon mittlerweile im Cockpit einer 737, der andere als Hobbyflieger irgendwo im Rheinischen unterwegs.

Fliegerei in Deutschland beginnt und endet mit Formalkram, also fängt man wenig romantisch mit dem Funksprechzeugnis an. Das dauert eine Woche bis zur Prüfung und ist für den Neuling die Hölle. Bevor man überhaupt weiß, wie das geht, das Fliegen, simuliert man An- und Abflüge an Flugplätzen wie Frankfurt und München um dann zu dem Schluss zu kommen, Fliegen selbst kann eigentlich nicht so schwer sein, wenn man dabei noch funksprechen kann. Nebenbei kriegt man viel vom Luftrecht vermittelt, was einen den Traum vom Fliegen erst richtig nahebringt. Jedenfalls saß man Samstags zusammen im Prüfungsraum der Oberpostdirektion in Nürnberg, machte seine Kreuzchen in den Multiple Choice Tests und flog zum Schluss von Hamburg nach Frankfurt:

„D-EAAA, schalten sie Ihren Transponder auf Mode Charlie 0021, nach dem Start Steigflug auf 1500ft, folgen sie der Startbahnrichtung bis zum Autobahnkreuz, danach steigen sie bitte mit einer Linkskurve auf 2000ft über Abflugstrecke Sierra eins und zwei, melden sie Sierra eins und achten sie auf eine Boeing 737 in ihrer dreizehn Uhr Position, eine Meile. Start frei, Wind 200 Grad, 15 Knoten.“

Wenn man das auf Anhieb wiederholen konnte und sogar verstanden hatte, brauchte man zumindest diese Prüfung nicht mehr wiederholen und war jetzt für alle Zeiten berechtigt, in deutschsprachigen Gebieten der Erde Funkverkehr auszuüben.

Guter Dinge fuhren drei bestandene Prüflinge zurück nach Speichersdorf. Dort, so hatte man uns angekündigt, sollte es zum ersten mal in die Luft gehen, schließlich hatte jeder nach Auskunft der Fluglehrer ca. eine Woche später den ersten Alleinflug zu erwarten.

2

Kaum am Flugplatz angekommen, saß ich auch schon in der Cessna 150, zusammen mit Richard Strössenreuther, dem Vater des verunglückten Weltmeisters. Seit wasweißichwielangeschon Fluglehrer, damals um die sechzig Jahre alt machte er mich ziemlich deftig mit den verschiedenen Achsen des Fliegers vertraut, es dauerte keine Viertelstunde und etliche Steilkreise, bis ich bereute, zum Mittag fette Bratkartoffeln und noch andere oberfränkische Leckerbissen gegessen zu haben. Nach der Landung war ich jedenfalls fix und alle und nicht sonderlich erpicht, noch am selben Tag einen erneuten Start zu machen. Den anderen ging es ähnlich, Herr Strössenreuther hatte eben seinen eigenen Stil was die ersten Erfahrungen anging. Das erste Wochenende verging mit dem Kennenlernen der Platzrunde, außerdem war's das erste Wochenende im Frühling, die Charterer kamen und wir konnten uns von der Terrasse aus die ziemlich artistischen Einlagen der „erfahrenen Piloten“ anschauen, die jetzt nach dem Winter in Scharen bei der Flugschule einfielen um ihre ersten Flüge der Saison zu unternehmen. Interessante Landetechniken kamen da zutage, immerhin konnten wir, um ca. 10 Landungen erfahrener schon mitreden. Montags begann die Theorie, d.h. Unterricht bis ca. 16:00 h, dann noch eine oder zwei Flugstunden und man war reif fürs Bier und das Abendessen. Auf diese Weise vergingen zwei Wochen buchstäblich im Fluge. Nach ca. 90 oder 100 Platzrunden saß ich dann plötzlich mit einem anderen Fluglehrer im Flugzeug, machte drei Runden lang alles falsch, bekam aber trotzdem die Maschine jedesmal heile runter und saß dann plötzlich allein in dem knatternden Ding nachdem der Herr Schütz (Fluglehrer Nr. 2 und damals knapp 70 Jahre alt, so 'ne Art Luis Trenker Verschnitt, fliegt wahrscheinlich noch mit 90 und bleibt dann gleich oben) meinte, ich könnte das auch alleine.

Klappte tatsächlich einwandfrei, die Kiste stieg plötzlich wie Schmitts Katze und die Landungen waren wie immer, nur irgendwie war das alles dermaßen toll, das ich das Grinsen aus meinem Gesicht erst herausbekam, als ich nach ca. 15 Bierchen (bayerisches Bier ist gnädig) für mich und ein paar mehr für die anderen, die das übrigens auch ganz toll fanden, ziemlich angeschlagen in mein Zimmer wankte und selig entschlummerte. Es gibt nichts besseres als eine Flugschule mit Kneipe und Hotel unter einem Dach.

Jetzt konnte ich also fliegen, zumindest im Kreis herum mit Start und Landung, außerdem hatte ich auch schon den halben Fragenkatalog durchgewälzt, etliches über Wetter, Navigation und sehr unterhaltsames über Verhalten in besonderen Fällen gelernt, so dass als nächster Brocken die theoretische Prüfung anstand. Kurz vor der Prüfung erwischten wir uns mit dicken Ringen unter den Augen noch abends um 22:00 h im Unterrichtsraum, Fragenkatalog durchkauend und Navigationsaufgaben nach der Stoppuhr lösend. Bis irgend jemand die Feststellung machte, daß man fürs gleiche Geld auch einen traumhaften Karibikurlaub hätte machen können.

3

Tags drauf krochen wir um sechs Uhr aus den Betten, Futterten verpennt das bereitstehende Frühstück und zockelten mit meinem alten Opel nach Nürnberg, um die Theorieprüfung hinter uns zu bringen.

Wir hatten uns die Theorie in Rekordzeit von zwei Wochen Unterricht in den Kopf gekloppt, bei drei Schülern eine realistische aber auch knappe Zeit, trotzdem ein ganz schöner Stress. Im Prüfungssaal des Luftamtes Nordbayern saßen außer uns auch noch Prüflinge anderer Schulen, und einige Prüflinge aus Vereinen. Natürlich gab und gibt es Konkurrenz unter den Schulen, d.h. durchgefallene Flugschüler machen nicht den besten Eindruck und sind nicht die beste Werbung. Also drückten sich auch die Theorielehrer da herum, um mal ein wenig auf den Zahn zu fühlen. Wir machten unserem jedenfalls keinen Kummer und waren die einzige Flugschule, die ohne einen Durchfaller nach Hause führen, er revanchierte sich dafür mit einem opulenten Mittagessen. Überhaupt hatte der Mann ein sehr gutes psychologisches Geschick, was Motivation und das Vermitteln von Zusammenhängen betrifft. Ab jetzt konnten wir uns auf das Wesentliche konzentrieren: Das Fliegen.

Schließlich sollten wir in ca. zwei Wochen mit einem gültigen PPL/A nach Hause fahren.

Die nächsten Tage verbrachten wir damit, auf 2000ft über den Platz zu klettern, das Gas rauszuziehen und Ziellandungen zu üben, bis die Kiste

ohne Gas nachzuschieben am Anfang der Landebahn aufsetzte. Das war unterhaltsam, zumal man prima von der Terrasse die anderen dabei beobachten konnte, wie sie mal zu hoch oder mal so gerade eben oder mit aufheulendem Motor dann doch nicht den Anfang der Landebahn erreichten. Umgekehrt hatten die natürlich auch ihren Spaß, die entsprechenden Kommentare bekam man anschließend sowieso zu hören, aber wie heißt es so schön: Schweiß verbindet.

Nachdem diese Übung saß, gings weiter mit Schleppgaslandungen, d.h. tief anfliegen und mit Gas die Kiste an die Halbbahnmarkierung ranschleppen. Auch recht unterhaltsam, zumal die Landebahn in Speichersdorf an einem Ende nahtlos in eine kreuzende Landstraße übergeht, die allerdings mit einer vom Tower geschalteten Ampel im Falle einer startenden oder landenden Maschine gesperrt wird. Nicht alle der Dörfler hielten sich allerdings an die Ampelregelung, so schaffte es einer unserer Kollegen während eines zugegeben etwas tiefen Anflugs, einem Radfahrer einen gehörigen Schrecken und ein paar Schürfwunden beizubringen, als dieser kurz vor der anfliegenden Maschine sich gezwungen sah, das noch fahrende Fahrrad fluchtartig zu verlassen. In Oberfranken regelt man die nachfolgende Konfusion mit ein paar Bier, die auch unserem ziemlich geschockten Piloten ganz gut taten, der Schreck war wohl allen ziemlich in die Knochen gefahren. Weiter gings mit einem Höhenflug auf 10000ft, was einer C150 viel Arbeit macht, die hundert Pferdchen brauchten ca. zwanzig Minuten, um die Kiste nach oben zu quälen. Oben angekommen, verstand ich plötzlich, warum wir uns als nächstes mit der Navigation beschäftigen sollten, vom Flugplatz war nix mehr zu sehen, allein hätte ich den nie mehr gefunden. Brauchte ich auch nicht, da der Abstieg überwiegend aus Trudelbewegungen bestand, wobei in der Regel kein Großräumiges Orientieren mehr möglich war, weil die Aussicht nach vorn ausschließlich aus rasend schnell rotierenden Baumwipfeln bestand, die zu allem Überflus auch noch ebenso dramatisch schnell näherkamen. Gefahreineweisung nannte sich das und verschaffte einen gehörigen Respekt vor dieser Situation, die man danach meidet wie die Pest, wenn man nicht gerade Kunstflug betreibt.

4

Die nächsten Tage, das Wetter war uns gnädig, wurde gefranzt, was das Zeug hielt. Dank meines erfahrenen Fluglehrers, (der Luis Trenker Verschnitt) kannte ich nach zwei Tagen zwar fast alle Flugplätze und Segelfluggelände im Umkreis von 100 km, wusste aber dank seiner wenig einleuchtenden Navigationsmethode (Kurs halten, Kurs halten, da,da,da vorn wohnt ein alter Kamerad von mir, mit dem hab ich.....Ostfront....Stalingrad....) nicht so genau, wie ich da hingekommen war. Es folgte dann ein ausgiebiger Dreiecksflug mit Strössenreuther Senior. Gut vorbereitet und mit kreativen Pausen auf fremden Flugplätzen war der dann die Erleuchtung, ich hatte mich tatsächlich selbst zurechtgefunden. Es folgten noch ein paar Platzrunden auf verschiedenen Plätzen, dann wurden wir allein losgeschickt, Barograph hintendrin und mit ordentlich Ratschlägen. War schon ein spannendes Gefühl, so allein in dem Ding zwischen den verschiedenen Plätzen herumzuknattern, obwohl man ja noch gar nicht richtig Pilot war. Probleme gab es allerdings keine. Außerdem fliegt selten jemand später so präzise wie ein Flugschüler beim Alleindreieck, vor allem in den Platzrunden....

Eines der letzten Erlebnisse war ein Anflug auf Nürnberg, Verkehrsflughäfen sind für Fluganfänger der Inbegriff des Schreckens (resultiert aus dem Trauma des Funksprechzeugnisses, das prägt...). Allerdings, so sollten wir erleben, nicht nur für Fluganfänger.

Zu dritt mit Fluglehrer hockten wir also in einer C172 (zweites Muster hatten wir auch schon fliegen dürfen) und knatterten mit mulmigen Gefühl nach Nürnberg. Den Funk sollten wir um Gottes Willen nicht selbst durchführen, das wollte Luis Trenker selber machen. Mit Schweißtropfen auf der Stirn sammelte er sich dann kurz vorm Meldepunkt Sierra und wagte es dann den Tower anzusprechen. Initial Call:

„Nürnberg Turm, D-EIWS bitte kommen!“ War natürlich nicht korrekt, das „bitte kommen“ aber wir verkniffen uns besser die Kommentare, weil jetzt höchste Konzentration gefragt war. Tower antwortete mit „D-EIWS, standby“. Englische Antwort an deutschen Flugzeugführer, das konnte nicht gutgehen, also legte Luis mit der kompletten Litanei los, schön vorschriftsmäßig mit allen Angaben, fehlte nur noch die Schuhgröße des Piloten. Der Tower, wenig dankbar über die zu dem Zeitpunkt noch nicht erwünschten

Informationen, antwortete mit einem etwas unwirschigen „D-EIWS, bitte warten Sie, ich habe anfliegenden Verkehr!“ Luis war völlig aus dem Tritt gebracht, durch die verstrichene Zeit fast bei Sierra und furchtbar hektisch geworden. Irgendwie kamen wir dann doch ohne großes Desaster auf die unglaublich breite Runway, plumpsten aus einem halben Meter Höhe auf die Bahn, (typische Frage der Perspektive, doppelt so breite Bahn = doppelte Abfanghöhe...) und rollten zum GAT. Danach durfte jeder von uns einmal über jeden Meldepunkt raus und wieder reinfliegen, aber um Himmels Willen niemals das Funkgerät bedienen, das konnte der Herr Fluglehrer besser.

Mit dem Eindruck, daß die Towerleute froh waren, uns endlich los zu sein, zockelten wir zurück nach Speichersdorf, einig darüber, daß Flughäfen nach Scheinerhalt zu meiden seien...

5

Nun hatten wir eigentlich alles gelernt, was zu lernen war. Die nächsten Tage vergingen mit dem Warten auf einen Prüfungstermin und das passende Wetter. Fast vier Wochen waren mittlerweile vergangen, der Frühling machte die Landschaft grün, und wir drei hatten nach all dem Stress jetzt nur noch eine Schwitzpartie vor uns: Den Prüfungsflug. Die eine oder andere Flugstunde hockten wir uns noch mal in unsere 150er und flogen ein kurzes Trainingspensum, meist Ziellandungen oder kurze Navigationsflüge, immer allein und mit Flugauftrag.

Wir waren den Aussagen der Lehrer nach fit, mir machte die bevorstehende Prüfung allerdings psychisch ganz schön zu schaffen, schließlich hatte ich das Ganze nicht zum Spaß auf mich genommen, der Berufswunsch Pilot war schließlich mein Ziel. Die Klippe PPL war die erste und ich glaubte damals höchste auf diesem Weg. Also durfte ich nicht versagen.

Das Wetter war stabil, und früher als erwartet bekamen wir unseren Prüfer. Der wurde uns als recht streng und sehr korrekt angekündigt, was mich natürlich nicht gerade beruhigte. Es folgte eine fast schlaflose Nacht mit üblen Träumen. Gegen zehn Uhr morgens traf der Prüfer ein und verteilte

die Aufgaben. Wir waren vier Prüflinge, ein Wiederholungstäter saß morgens ebenfalls ziemlich zappelig mit am Frühstückstisch und erzählte von seinem ersten Fiasko, er sollte damals nach Nürnberg und hatte das wohl ziemlich verbockt. Mich baute das natürlich ungeheuer auf..

Ich war der Dritte zu prüfende, hatte also bis nachmittags Zeit mich vorzubereiten. Der Flug sollte nach Burg Feuerstein gehen, nix dramatisches.

Dort Landung, zurück nach Speichersdorf mit kurzen Abstechern in die Pampa zwecks freier Navigation. Also vorschriftsmäßig Flugplanung machen, Wetter anrufen, AIS anrufen und warten bis man drankommt. Das Prüfungsflugzeug war an diesem Tag eine 150er, die ich noch nie geflogen hatte, unsere üblichen Gurken waren in der Jahresnachprüfung.

Der erste (der Wiederholungstäter) verschwand nach ausgiebigem Briefing gegen elf Uhr gen Bayreuth und war um 11:30 wieder da, stieg nach fünfminütigem Gespräch mit dem Prüfer ziemlich zerknirscht aus der Kiste und verschwand kurz danach ziemlich eilig gen Heimat, war wohl auch diesmal nix gewesen. Auweia! Der nächste war einer von uns. Sein Flug ging nach Weiden, nach eineinhalb Stunden waren sie zurück, saßen noch ein paar Minuten in der Kiste und stiegen dann aus, Mundwinkel oben. Das hatte also geklappt!

Der nächste aus unserem Trio machte den Prüfer schon am Boden etwas säuerlich, verwechselte er beim Checken doch die Kabinenbelüftung mit den Static Ports und patzte wohl auch noch bei anderen technischen Fragen. Na ja, Theorie war nie seine Stärke gewesen. Der Flug dauerte ebenfalls nicht übermäßig lange, mit dementsprechenden Ergebnis. Die Gesichter der Fluglehrer waren jedenfalls schon merklich länger geworden, über meines und mein Nervenkostüm rede ich lieber gar nicht.

Jedenfalls saß ich mit flatternden Nerven kurze Zeit später in der Kiste, sagte meine Sprüche im Funk, rollte zum Haltepunkt, checkte den Kreisel und stellte ihn bei Startrichtung 27 auf Ost und startete. Zack schon der erste Fehler, den konnte ich dann noch von selbst korrigieren. Der Prüfer saß da und schwieg, Pokerface. Zehn Minuten schaukelten wir durch die Frühlingsthermik, und ich bemühte mich rechtschaffen, die hundert Fuß Höhenmargin einzuhalten, als ich den Feuerstein auch schon in der Ferne auftauchen sah. Also Frequenz raussuchen und rasten, um sich rechtzeitig zu melden.

132.225 sollte sie sein, am Funkgerät, das anders war als das der Maschinen die ich bisher geflogen war, ging das allerdings nicht. Entweder 132.00 oder 132.50, dazwischen ließ sich nichts drehen. Ich probierte alles mögliche, glotzte immer wieder auf die Karte, um die Zahlen zu prüfen und wurde von Minute zu Minute unsicherer.

Irgendwann fragte der Prüfer, was ich da eigentlich treibe? Ich stammelte hektisch irgendwas von Funkgerät, was ich nicht kenne, er meinte daraufhin was von Flugvorbereitung und Vertrautmachen mit Fluggerät.

Mittlerweile war ich fast über dem Feuerstein, wo ein reger Flugbetrieb mit Segelflugzeugen herrschte, hatte immer noch keine Funkverbindung und inzwischen durch die Fudelei im Cockpit gut und gerne 800ft Höhe verloren.

Also kurvte ich hektisch vom Platz weg, um von den Seglern wegzukommen, schob ordentlich Gas rein um zu steigen und fummelte erneut an den Knöpfchen des Radios rum. Mit einem Wort: Chaos.

Irgendwann machte der Prüfer dem Trauerspiel ein Ende, schob wortlos einen Schieberegler zur Seite, dessen Funktion mir bisher verborgen war und rastete dann die Frequenz völlig problemlos. Mein Nervenkostüm war mittlerweile am Ende, und ich war mit dem Prüfer einig, dieser unseligen Vorstellung ein Ende zu bereiten. Nach der Landung meinte er, eigentlich wäre ich gar nicht so schlecht gewesen, aber mit meiner Nervosität müsste ich mir was einfallen lassen. Dem war nichts mehr hinzuzufügen, ich schlich mich an den anderen vorbei auf mein Zimmer und verbrachte die nächsten Stunden damit, mein Ego wieder in einen Zustand zu bringen, der es mir ermöglichen sollte, mein Abendessen und ein paar Bier zu mir zu nehmen, schließlich hatte einer was zu feiern.

Mein Tag war das jedenfalls nicht gewesen.

6

Nach diesem nicht sehr persönlichkeitsstärkenden Erlebnis hatte ich dann ein paar Tage Zeit, bis der nächste Prüfungstermin anstand. Zum Glück nicht als Einziger übriggeblieben, schnappten Schorsch (mein Leidensgenosse) und ich uns noch mal den Luis Trenker Verschnitt, planten und flogen mehrere Anflüge auf benachbarte Flugplätze unter Prüfungsbedingungen und fühlten uns danach nicht mehr ganz so besch... Die anderen gestandenen Flieger, von denen immer welche beim Strössenreuther herumhingen und vor allem abends beim Bier die erstaunlichsten Dinge erzählten, taten alles um uns Mut zu machen, und irgendwie half das dann auch ein paar Tage später, als wir dann beide in Herzogenaurach antreten durften wg. second trial.

Meinereiner durfte sich als Nummer Zwei auf einen Flug nach Ippesheim vorbereiten, während Schorsch mit dem Prüfer auf dem Weg nach weißsichnichtmehr war. Ippesheim entpuppte sich als UL- Platz, wie ich nach dem ersten zweifelnden Blick auf die Karte erkennen konnte, stand da doch etwas von 300 Meter Bahnlänge. Also fiel eine Landung wohl aus. Mal schauen, was da wohl kommen würde. Eine dreiviertel Stunde später kachelte Schorsch in fünfzig Meter Höhe über die Schwelle und schob bei der halben Bahn wieder die Gase rein, hatte also die Ziellandung, die in der Regel den Prüfungsflug abschließt, offensichtlich verpasst. Beim zweiten Versuch passete es dann. Fünf Minuten später stürzte ein nassgeschwitzter aber glücklicher Schorsch aus der Kabine und ich durfte gratulieren, die verkorkste Ziellandung ging auf die Kappe des Prüfers, der hatte ihm ein Paar Tipps geben wollen, was die Landeeinteilung betrifft. Schorsch's eigene Einteilung hatte sich aber dann als die bessere erwiesen... also bestanden.

Der Prüfer, ein eher hemdsärmeliger Typ mit einer uralten, zigmal geflickten BW-Fliegerjacke und der unvermeidlichen Ray-Ban, winkte ab, als ich den Aussencheck zelebrieren wollte und schubste mich gleich ins Cockpit, schaute sich meine Flugvorbereitung an, grinste und sagte sowas wie: „Mit soviel Papier kann man ja gar nichts falsch machen“

Kurz danach waren wir in der Luft, der Typ war locker, plauderte unterwegs drauflos, fragte beiläufig nach diesem und jenem Ort und freute sich, als ich ihm präzise nach der berechneten Zeit die Landebahn in Ippesheim zeigen

konnte, was wirklich eine Leistung war, weil noch nicht mal eine Halle oder irgendwelche Reiter den Platz erkennbar machten, nur ein Windsack und ein paar Spuren in der Wiese gab's zu sehen. Auf dem Rückflug segelte die Flugvorbereitung auf den Rücksitz und ich franzte noch ein wenig um Nürnberg herum, locker und dank der angenehmen Art des Prüfers völlig ohne Stress. Die Ziellandung passte dann auf den Meter, und ich bekam nach dem Abstellen die schweißnasse Hand geschüttelt: Bestanden!

Der darauffolgende Rückflug nach Speichersdorf war das erste Mal seit Beginn der Ausbildung, dass ich sowas wie Genuss beim Fliegen empfand. Wir hatten es also geschafft. In Speichersdorf wurden wir schon erwartet, einer der Alteingesessenen drückte mir eine Flasche Obstler in die Hand, ich hatte den Abend vorher einen probiert, um besser einschlafen zu können.

Wir feierten noch ein Stündchen, danach war Packen angesagt, wir waren schon in der fünften Woche und Schorsch musste zurück, der Familienbetrieb seines Vaters konnte nicht länger auf ihn warten.

Nach einem irgendwie anrührenden Abschied, uns war die etwas knorrige Atmosphäre in Speichersdorf ans Herz gewachsen, saßen wir dann im Opel und zockelten nach Hause. Schorsch war aus Bielefeld und nicht im Besitz eines Autos, also fuhren wir gemeinsam zurück, mit Taschen voller schmutziger Wäsche, deutlich geschrumpften Bankkonto und zumindest ich mit dem besten Gefühl meines Lebens:

Ich war jetzt Flieger!

7

Nachdem ich Schorsch zu Hause abgeliefert hatte, waren wir uns einig, in Zukunft in Kontakt zu bleiben, und den einen oder anderen Flug gemeinsam zu machen. Es dauerte dann gut und gern zwei Wochen, bis das Luftamt Nordbayern meine Papiere fertig hatte und ich endlich dieses lappige unscheinbare und teure Ding in den Händen halten konnte.

In der Zwischenzeit klapperte ich die Flugplätze in der Umgebung ab, suchte Chartermöglichkeiten und fand dann meine neue fliegerische Hei-