

Heiko Bauer

Shit happens

Ein Weg in die Luftfahrt



**Vorabdruck
Teil II**

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.

mat: Altena-Hegenscheid. Dieser nette Platz liegt im Sauerland, idyllisch auf einem Berg gelegen und war zu der Zeit die Heimat einer UL-Flugschule, eines alteingesessenen Segelflugvereins und mehrerer Motorflieger, die ihre Maschinen dort platziert hatten. Der Platz war täglich geöffnet, weil Verkehrslandeplatz, und es bestand die Möglichkeit, als Schleppilot und mittels Rundflügen die eine oder andere Flugstunde zum Nulltarif abzustauben. Zudem hatte der Segelflugverein gerade eine C 172 angeschafft, um Motorflieger anzulocken, zwecks Nachzucht von Schleppiloten und BfLs (für Nicht-Insider, das sind diejenigen, die auf kleinen Flugplätzen den Turmdienst machen, also funken und den Betrieb überwachen, die brauchen um das machen zu dürfen den PPL). Ich kam also gerade zum richtigen Zeitpunkt.

Nachdem man mich ein wenig beäugt hatte, (jaja das Vereinsleben...) und ich durch sehr häufige Anwesenheit glänzte (eigentlich war ich fast immer da, wenn das Wetter fliegbar war...), schaffte ich nach einer Woche Rumstehen und Flugzeugschieben, denn ich war ja in einem Segelflugverein, einen Einweisungsflug mit der Cessna hinter mich zu bringen. Die durfte ich also fliegen. Es folgten ein paar zaghafte Alleinflüge in die nähere Umgebung, vor allem übers eigene Haus.

Nach der dritten Stunde hatte ich meine ersten Fluggäste, ein paar interessierte Segelflieger, denen ich das Navigieren überließ. Was sich auch prompt als Fehler erwies, der Flug dauerte dann eine halbe Stunde länger, die angebliche Sorpetalsperre entpuppte sich als Biggensee, und überhaupt fliegt man besser mit dem Finger auf der Karte und navigiert selbst.

Ein paar Tage später, das Wetter war bombig, kam von einem alten Freund die Nachfrage, ob man nicht die Cessna für einen Flug nach Norderney kriegen könnte, die Kosten übernehme er. Er hatte mit einem Kollegen etwas fürs Fernsehen zu filmen und man wäre doch fixer da als mit dem Auto.

Also ran ans Telefon, Cessna reserviert, Anflugblätter kopiert, Flugplanung gemacht, so richtig mit Luvwinkel und Überflugzeiten.

Am nächsten Morgen um halb Zehn (der Platz öffnete erste um Zehn Uhr) die Cessna aus der Halle gezerrt, gecheckt, getankt und um Punkt Zehn Uhr waren wir in der Luft.

Kurs aufgenommen, Stoppuhr gestartet, Dortmunder Kontrollzone ordentlich überflogen, da kam schon die erste Bitte: Kannst Du mal einen Kreis drehen, ich wohne da...? Und über dem Fernsehturm bitte noch einen

Kreis, da könnten wir ein paar Einstellungen von gebrauchen, geht es auch ein bisschen tiefer...?

Nach diversen Kreisen und Richtungsänderungen konnte ich meine Flugvorbereitung in die Tonne treten. Der ganze Zettelkram verschwand im Heck und ich franzte mich mit dem Finger auf der Karte erfolgreich zur Nordseeküste. Zu meiner Freude entpuppte sich die im Dunst auftauchende Insel tatsächlich als Norderney. Der Rückflug am Abend verlief ohne besondere Zwischenfälle, schön vorschriftsmäßig in Flugfläche 55, wegen der Halbkreisregeln.

Irgendwann nach der zehnten Flugstunde hatte ich meine ersten Rundfluggäste (Zaungäste, die gern auch mal in die Luft wollten) im Flieger. Eine Viertelstunde zockelte ich mit Ihnen über die benachbarten Städte, kreiste hier und da und kriegte nach der Landung (die wirklich butterweich war) sogar Applaus. Das war gut fürs Ego und ebenso gut fürs Portemonnaie.

8

Was ich bisher noch unerwähnt hatte, ich hatte mich verliebt. Und zwar nicht in eine Frau, die gab's schon länger, sondern in ein Flugzeug. Das hatte ich beim Stroess kennengelernt aber nie fliegen dürfen weil es nur was für Experten (Originalton Speichersdorf) und erst nach ausgiebigem Checkout zu chartern war. Ich war schon während der Schulung Zeuge, wie nassgeschwitzte Charterer nach Einweisungsflügen entnervt aus dem Cockpit kraxelten und unser Theorielehrer bei einer missglückten Landung schlingend den Asphalt verließ und durchs Gras rumpelte. Das Ding war zweiseitig, fast dreißig Jahre alt, ursprünglich mal ein Flugzeug zur Ausbildung von BW-Piloten gewesen und mit seinen 90 Pferdchen nicht gerade was zum Angeben. Vermutlich wissen schon einige was ich meine:

Eine Piper Cup, die 90er.

Für Nichteingeweihte: Zweiseitiger, abgestrebter Hochdecker, Stahlrohr-rumpf und Holzflügel tuchbespannt, Sitzplätze in Reihe hintereinander, 90

PS schon mit Anlasser (ursprünglich musste man die noch mit der Hand anreißen) und vor allem: SPORNRADFAHRWERK.

Dieses Flugzeug gab es als Super-Cup auch in meinem Verein, hier allerdings ausschließlich als Schleppmaschine. Super heißt: Satte 150 PS, die sich mit den gerade mal (man möge mich korrigieren) 500 kg des Fliegerchens nicht schwer taten. Außerdem gab's noch Landeklappen für superkurze Landungen. Ich war also hin und weg, machte allerdings die gleichen Erfahrungen wie in Speichersdorf was die Frage des Charterns betraf. Da ich aber als potentieller Schleppilot hervorragende Voraussetzungen hatte, was meine Freizeit und Verfügbarkeit anging, bröckelte der Widerstand in dem Moment, als ich noch schnell den PPL/B nachmachte in Form einer Einweisung auf dem C-Falken, der ja bekanntlich wg. seines eigenwilligen Fahrwerks einwandfreie Parallelen zur Landetechnik der Piper vorwies.

Spornradlandetechnik für Laien:

Im Gegensatz zu einem Bugradfahrwerk, das heute Standard ist, sitzen die Haupträder vor dem Schwerpunkt, die Maschine wird am Boden gesteuert durch ein Rädchen am Schwanz des Flugzeugs. Beim Bugradfahrwerk sitzen die Haupträder hinter dem Schwerpunkt (logisch, sonst würde die Kiste ja hintenüberfallen), gesteuert wird durchs Bugrad.

Wenn eine Dreibein Cessna mit dem Hauptfahrwerk aufsetzt hat sie die Tendenz, die Nase herunterzunehmen, der Auftrieb sinkt, das Flugzeug bleibt am Boden. Spornradflieger dagegen nehmen nach dem Aufsetzen das Heck herunter, erhöhen damit den Anstellwinkel und damit den Auftrieb; das Ding will also wieder in die Luft.

Fazit: Man landet am Sichersten mit zuerst aufsetzendem Spornrad und nachfolgendem Hauptfahrwerk, anderenfalls riskiert man die berühmte Montag, Dienstag, Mittwoch.... Landung, d.h. man hüpfst sozusagen zur Halle. Da bei diesem Zustand die Steuerbarkeit des Flugzeugs etwas zu wünschen übrig lässt, schließlich ist das Spornrad die halbe Zeit in der Luft und das arme Seitenrudder hat mangels Strömung wenig Chancen zu wirken, sollte man für diesen Zustand eine möglichst breite Bahn einkalkulieren oder besser durchstarten und nochmals anfliegen.

Der durchschnittliche Cessna-Pilot kriegt jedenfalls erst mal einen Horror, wenn er zwecks Landung die Kiste komplett überziehen muss und dabei in der Frontscheibe außer einem gelangweilt rumdröselndem Propeller und viel Himmel nichts mehr sieht, und das unmittelbar in Bodennähe. Erst das

Rumpeln des Spornrades und der hoffentlich weiche Plumps auf die Hauptäder erlöst den in diesem Moment doch ziemlich konzentrierten Piloten. Danach ist er allerdings zumindest bei der Cup noch lange nicht entlastet, will das Ding eigentlich immer in irgendeine Richtung abhauen, nur nicht geradeaus. Das kann man mit „ergonomisch“ angebrachten Hackenbremsen vermeiden, die wirken einzeln auf jedes Hauptrad, zusätzlich helfen Vollausschläge des Seitenruders ungemein. Das Rollverhalten ist vergleichbar mit Autofahren auf Glatteis, jede Ausbrechtendenz ist im Keim zu ersticken oder es folgt der berüchtigte Ringelpiez.

Nach soviel Theorie: Ich knatterte ein paar ausgiebige Stunden mit dem C-Falken herum, der sich vor allem durch einen superbilligen Charterpreis auszeichnete, übte Spornradlandungen bei allen Windverhältnissen und irgendwann traute man mir zu, die Super-Cup (D-EKFY) zu fliegen. Nach einem Checkout mit Lehrer hatte ich das Ding im Flugbuch stehen und war stolz wie Oskar. Außerdem hatte ich mein Ansehen bei den Segelfliegern erhöht, war ich doch ein potentieller Schleppilot und als Piper-Flieger höher angesehen als die reinen „Blechflieger, die immer nur zum Kaffeetrinken fliegen“ und sich über die Cup eigentlich nur herablassend äußerten.

9

Übrigens hatte ich auch bei der PPL/B Erweiterung, gleichbedeutend mit der C-Falken Einweisung natürlich ebengenannte Schwierigkeiten auch durchlebt. Dazu kam die für Motorflieger ungewöhnliche Bedienung der Störklappen und der für mich ungewohnte Steuerknüppel.

Theorie ein:

Motorflugzeuge haben Landeklappen, die das Profil verändern. dadurch können sie zwecks Landung langsamer fliegen, und der Gleitwinkel wird steiler. Diese Dinger fährt man aus und lässt sie tunlichst dort. Beim Einfahren sackt man sonst erst mal ein Stück durch. Das Steuern des Anfluges erfolgt dann durch mehr oder weniger Motorleistung.

Beim Falken und beim Segelflugzeug allgemein steuert man den Anflug mit den Bremsklappen. Das Gas wird rausgenommen, mit mehr oder weniger Bremsklappen steuert man den Gleitwinkel.

Theorie aus.

Konkret heißt das, man hat zwei Hebel in der Hand, einen in der Rechten zum Steuern, einen links für die Bremsklappen. Mit beiden ist man am Arbeiten, durchaus auch mal gegenläufig. Und das ist am Anfang etwas verzwickt, vor allem wenn man während des Abfangvorgangs noch mal mit den Bremsklappen rumhantieren muss, was vor allem mir gelegentlich passierte, war ich doch die steilen Anflüge, die für Segelflugzeuge normal sind, überhaupt nicht gewöhnt. Irgendwie kriegte ich es jedenfalls gebacken, so dass der Fluglehrer mich allein meine fünf Runden drehen ließ. An diesem Tag war es etwas bockig, an unserem Flugplatz gab es im Anflug ein ausgeprägtes Lee.

Ich bastelte mir also mit den Bremsklappen einen Anflugwinkel, der passte auch bis kurz vor der Landung, als mich in zehn Metern Höhe das Lee erwischte. Rapide gings nach unten, ich fuhr die Klappen rein, jetzt passte es wieder, nein ich kam jetzt zu weit. Also wieder Klappen raus, schwupps gings nach unten, zu kurz, Klappen wieder rein, zu lang. Das ging so ein wenig hin und her. Zusätzlich hatte ich unwillkürlich auch mit dem Steuerknüppel gezogen und gedrückt, so dass die Fahrt auch nicht gerade konstant war. Ende vom Lied: Irgendwann hatte ich die Klappen wieder draußen, war in anderthalb Metern Höhe und die Fahrt war weg. Ohne Fahrt keine Strömung, ohne Strömung kein Auftrieb, ohne Auftrieb...

Jedenfalls machte es einen ordentlichen Rumms und ich war unten, schweißgebadet und schon darauf vorbereitet, den Falken auch mal von Innen begutachten zu können, schließlich konnte das einsame Rädchen unter dem Rumpf diesen Schlag eigentlich nicht klaglos eingesteckt haben. Aber das Ding rollte aus als wäre nichts gewesen und mein Fluglehrer, der währenddessen gute hundertfünfzig Meter entfernt an seinem Wohnwagen bastelte fragte über Funk ob ich noch rolle?

Ich bejahte und er meinte nur lakonisch, dann mach weiter. Trotzdem kletterte ich erst mal raus und schaute mir das Ding von außen an.

Aber der Falke ist solide, der einzige Eindruck, der zurückblieb war in meinem Kopf: Man spielt nicht beim Abfangen mit den Klappen rum...

10

Der Schleppilot in einem Segelflugverein ist zumeist selbst Segelflieger, findet Geradeausfliegen doof und muffelt rum, wenn bei Hammerwetter die Anderen schon auf dem Dreiecksflug sind, während er noch diverse Kollegen an den Himmel ziehen muss. Bei meinen Segelfliegern rekrutierten sich derzeit fast alle Cup-Piloten aus dem Segelfliegerlager. Entsprechend freudig wurde die Information aufgenommen, daß ein Motorflieger als Schleppilot zur Verfügung stand, der nicht bei gutem Wetter lieber in den Segler stieg.

Ich ratterte nach der Einweisung auf die Cup noch schnell die geforderten 5 h ab (die braucht man als Mindestflugpraxis auf dem Muster, auf dem man schleppen will), dies leider ohne Fluggäste, das Flugzeug war nicht für Rundfluggäste versichert.

Dann hatte ich den ersten Segler und einen Lehrer hintendran bzw. -drin.

Es ist schon etwas eigenartig, wenn vorne 150 PS losröhren und die Super-Cup, die sonst nach knapp 100 Metern in der Luft war, nach ebendieser Strecke mal gerade soviel Fahrt hatte, daß die Fahrtmessernadel etwas zuckte. Trotzdem hob der Schleppzug in der Regel nach gut 400 m ab, um mit durchschnittlich 500 ft/min. (2,5 m/sec) zu klettern. Wichtig dabei war der stete Blick auf den Fahrtmesser, da sollten immer so ca. 70 mph (ca. 120 km/h) stehen. Wurd's schneller, war's vorbei mit dem Steigflug, wurd's langsamer kam die Rückmeldung des Seglerpiloten im Funk, er mache sich Sorgen um seine Strömung, die drohe abzureißen, kurz:

„SCHNELLER!!!!“

Ansonsten ist so ein Schlepp eher langweilig, man sucht den Himmel nach brauchbaren Cumuli ab, nimmt Kurs darauf und hofft, der Segelflieger ist mit deiner Wahl einverstanden. Ist er das, stellt man irgendwann fest, daß der Schleppzug mit sagenhaften 1000 ft/min in den Himmel stürzt und kurz darauf sogar mit 2000 ft/min, dann allerdings ohne Segler, der hat sich dann schon ausgeklinkt, was ich anfangs oft genug nicht merkte.

Nach dem Ausklinken kommt der Part, der das Schleppfliegen so attraktiv macht, kann man jetzt so richtig die Sau rauslassen. Segelflieger sind sparsame Leute, jede Schleppminute zuviel macht Ihnen Magengrimmen. Die Schleppminuten zählen von Start des Schleppzuges bis zur Landung der Schleppmaschine, also ist der Schleppilot gut, wenn er so schnell wie mög-

lich Höhe gewinnt und nach dem Ausklinken in Nullkommanichts wieder unten ist.

Ganz Brutale ziehen nach dem Ausklinken des Seglers das Gas raus und stürzen mit Maximalfahrt nach unten, das spart aber nur kurzfristig Geld, langfristig kosten die gerissenen Zylinderköpfe der Flugmotoren mehr.

Bei der Cup wurde deshalb das Gas auf ein Drittel reduziert, um dem Motor noch ein wenig Verbrennungswärme zu geben, danach ging die Hand an die Trimmung. 120 mph waren gut für den Sinkflug, damit gings rapide abwärts ohne den Motor zu sehr abzukühlen. Außerdem konnte man mit ein paar widerstandsfördernden Manövern das Sinken beschleunigen, z.B. Steilkurven, hochgezogenen Fahrtkurven und dergleichen mehr. Alles sollte so eingeteilt werden, daß man nach Abbau der Höhe direkt vor der Landebahn war. Die Platzrunde spielte bei dieser Fliegerei keine Rolle mehr. Kurz vor der Landung wurden die Klappen gesetzt, dann schleppte man sich mit wenig Fahrt, aber in mind. 200 ft (ca. 60 m) Höhe über Grund (hinten hängt das Schleppseil runter) über den Wald vor der Landebahn bis über die Schwelle, klinkte das Schleppseil aus und stürzte sich dann auf die Bahn. Das ging mit etwas Gegenwind ganz gut, man setzte dann bei 600 m Landebahnlänge in Etwa in der Mitte auf. Bei Windstille musste man meist noch eine Ehrenrunde drehen, schön tief und eng, versteht sich oder man landete in Gegenrichtung. Ich freute mich immer auf Windstille, die Segelflieger nicht so sehr...

Das Seilabwerfen ist auch eine spannende Sache, Bombenzielen muss so ähnlich sein. Anfangs lag das Seil fast immer auf einer angrenzenden Kuhwiese, da ich vermeiden wollte, die schon aufgestellten Segler zu treffen. Und die Kuhfladen sind im tiefen Gras so schlecht zu sehen...

Schleppen machte jedenfalls mächtig Spaß, es übte ungemein (Start bis Landung zw. 2 und 10 Minuten und das bis zu zwanzig mal am Tag) und kostete nichts.

Wenn alle Segler in der Luft waren, ich also nichts mehr zu tun hatte, drückte ich mich in der Nähe der Hallen rum; da wo die Zaungäste neugierige Fragen stellten und mit wenig Überredungskünsten zu einem Rundflug zu animieren waren. Bei gutem Wetter kamen auf diese Weise schon mal zwei oder mehr Flugstunden zusammen, das entlastete mein Portemonnaie, weil es nichts kostete.

Bei aller Freude am Fliegen hatte ich ja mein Ziel vor Augen: Berufspilot. Und da gings erst mit mind. 150 h Flugpraxis zur Sache. Die wollte ich schon vor der Ausbildung haben, und zwar so billig wie möglich. Dem Verein tat mein Engagement auch gut, durch die Rundflüge kam ein wenig Geld herein, die Kalkulation der 172er wurde günstiger, die stand nämlich etwas zu oft nur herum; waren die restlichen Motorflieger doch meist nur an Wochenendtrips nach Norderney oder desgleichen interessiert oder an größeren Touren über mehrere Tage, das aber meist nur einmal im Jahr.

Damals schon machte ich mir Gedanken über den Trainingszustand durchschnittlicher PPL/A Inhaber, flogen manche Fliegerkollegen wenn's hoch kam alle drei bis vier Monate einmal, und dann keine Platzrunden zum Üben sondern gleich mit Family zum Kaffeetrinken. Ein Autofahrer mit so geringer Fahrpraxis wäre zumindest verdächtig...

11

Der Sommer machte Fortschritte, und ich sammelte fleißig Flugstunden auf der Super-Cup, Cessna und dem Falken. Die Piper hatte es mir angetan und wurde jetzt nach längerem Quengeln meinerseits auch für Gäste versichert. Dadurch kam sie auch in schleppfreien Zeiten in die Luft und konnte auch für den einen oder anderen Rundflug genutzt werden. Die Gäste hatten jedenfalls mächtig Spaß an dieser urigen Art der Fliegerei, zumal man dieses Flugzeug mit komplett geöffneter Seitentür bewegen konnte. Dann zog es mächtig in der Kanzel, aber die Aussicht war phantastisch, war doch die komplette Seite vom Flügelsatz bis zum Fußboden völlig offen.

Das weckte Begehrlichkeiten bei meinem alten Freund Ulli, der als Fotograf und freiberuflicher Kameramann natürlich sofort die Möglichkeiten entdeckte, was Luftaufnahmen betraf. Die wurden nämlich gerade genehmigungsfrei und ergaben eine gute Möglichkeit, die Kosten der Fliegerei etwas zu mindern.

Also zockelten wir bei passender Gelegenheit mit offener Tür so niedrig wie erlaubt über heimatliche Gefilde, knipsten unsere Heimatstadt aus allen

möglichen Perspektiven und verdienten die eine oder andere Mark mit dem Verkauf der Bilder.

Die Resonanz war überwältigend und in kürzester Zeit war ein großer Bevölkerungsanteil unseres Ortsteils mit Luftbildern versorgt, und ich um einige Stunden Piper erfahrener. Damals knatterten auch etliche Hubis über die Dächer mit dem gleichen Anliegen, die verkauften ihre Bilder allerdings zu deutlich höheren Preisen, logisch bei den Stundenpreisen eines Hubschraubers.

Da die Piper auch mit gerade 35 kts und ein bisschen Leistung noch sicher fliegt, hatten wir kaum Nachteile den Hubschraubern gegenüber, das war gut fürs Geschäft...

Für's Fernsehen knatterten wir gelegentlich auch mal herum, einmal zwecks eines Beitrages über die Braunkohlegruben in der Nähe von Aachen, aus dem Flieger ein imposanter Anblick.

Ulli lehnte sich mit der BetaCam (das sind diese ziemlich sperrigen alten tragbaren Videokameras mit externem Recorder in Profiqualität) gut angeschnallt weit aus der offenen Tür, lotste mich über Intercom über seine Motive und ich kurvte in niedriger Höhe in Rechtskurven über den Baggern herum.

Ulli schielte durch seinen Sucher, hatte seinen rechten Fuß schon auf der Strebe stehen um sich weiter herauslehnen zu können und forderte mich auf, mit einer engen Kurve genau über einem Bagger einen Vollkreis zu drehen.

Ein bisschen mehr Power, Schräglage 60° und mehr, Ulli hing senkrecht über dem Abgrund, gehalten durchs Gurtzeug und die Fliehkraft. Irgendwann hatte er seine Aufnahme im Kasten, blickte an der Kamera vorbei, bemerkte seine Situation und rutschte mit einem: „Bin ich eigentlich bescheuert ?????!“ hektisch wieder ins Innere der Cup...

Ein anderes Mal kurvten wir spätnachmittags über Witten zwecks einiger Luftbildaufträge als wir ein paar km entfernt eine andere Cup entdeckten, die ebenfalls herumkurvte. Ich entschloss mich, dem Kollegen einmal Guten Tag zu sagen und nahm Kurs auf das Flugzeug. Der Pilot hatte uns bemerkt, ebenfalls seinen Kurs geändert und innerhalb der nächsten Minuten knatterten wir einträglich in Formation nebeneinander her, uns gegenseitig zuwin-kend, Abstand vielleicht zwanzig Meter. Ich verabschiedete mich mit Flächenwackeln, ließ die Maschine nach rechts wegkippen und tauchte mit einem Abschwung nach unten weg um mich nicht zu weit von unserem Photo-

gebiet zu entfernen. Ich wollte gerade zur ersten Rechtskurve ansetzen, als ich im Schleppseilspiegel entdeckte, daß die Kiste immer noch hinter mir her flog, keine fünfzig Meter entfernt. Danach entwickelte sich sowas wie ein Luftkampf, zwei Cups tobten übermütig umeinander herum, sich gegenseitig austricksend um den anderen vor seinen Propeller zu bekommen, Spaßfaktor unendlich. Nach gut sieben oder acht Minuten Herumtoben war mein Adrenalinspiegel heftigst erhöht und ich entschloss mich dem Spiel ein Ende zu bereiten, nachdem ein paar Manöver meines „Gegners“ etwas haarig ausgefallen waren. Der andere verstand, man traf sich noch mal im Parallelflug, dann verabschiedeten wir uns mit Flächenwackeln und jeder flog seine eigenen Wege.

Das ganze hatte sich ziemlich genau über unserer Heimatstadt abgespielt und zuletzt auch nicht gerade in großer Höhe, so dass während des Rückflugs ein Gemisch aus Euphorie und schlechtem Gewissen vorherrschte. Und dazu die Erkenntnis, daß diese Spielchen zu anderen Zeiten noch etwas extremer, aber nicht weniger aufregend gewesen sein müssen...

Unsere Nachbarn fragten auch prompt, ob ich neulich etwas tiefer... eine zweite Maschine wäre da ganz nahe... gefährlich ausgesehen..., aber ich konnte das natürlich nur verneinen...

Woher die zweite Maschine kam und wer sie geflogen hatte, konnte ich hinterher nicht in Erfahrung bringen, es interessiert mich bis heute.

12

Das Jahr Stundensammeln auf dem Hegenscheid war auch ein Jahr Erfahrungen sammeln in Sachen Flugsport. Die Flieger, die mir dort begegneten waren durchweg aus der Hobbyecke, keiner davon strebte eine berufliche Karriere in der Fliegerei an, sie verdienten ihr Geld in den verschiedensten Berufen und verbrachten den größten Teil ihrer Freizeit damit, es in der Luft wieder loszuwerden.

Von ein paar wohlhabenden Professoren, Rechtsanwälten und Selbständigen abgesehen fanden sich am Flugplatz eher Vertreter der Gattung Otto

Normalverbraucher ein, diese zumeist dem Segelfliegerlager zugehörig. Dort spielte sich am Wochenende und bei gutem Wetter auch unter der Woche ein reges Leben ab und das nicht nur in der Luft.

Die UL'er waren eine eigene Truppe, etwas chaotisch und zumindest damals von der Typologie etwas in Richtung „Helden der Lüfte“. Die Flugschule am Platz sorgte dann auch für mächtig Ärger, waren doch die ULs eine recht neue Flugzeuggattung und ziemlich behördlichen Restriktionen ausgesetzt.

Dazu gehörte anfangs (kurz vor meiner Zeit) die Auflage, nur in Flugplatznähe und nicht höher als 150 m fliegen zu dürfen. Wenn man bedenkt, daß die Zweitakter in den Dingen zu der Zeit nur ziemlich rudimentäre Schalldämpfer besaßen und zudem immer nur rund um den Platz geflogen wurde, dürfte der Grund für den Ärger eigentlich schnell klar sein. Außerdem waren die Dinger auch noch ziemlich abenteuerlich zusammengeschustert und die Motoren nicht die standfestesten.

So kam es wie es kommen musste: Ein Trike (nur solche knatterten darum) krachte nach einem Motorausfall in niedriger Höhe direkt in den Vorgarten eines (was für ein Zufall....) Studienrates, dieser beheimatet im Nachbarort, 3 km Luftlinie entfernt. Der Pilot wurde nur leicht verletzt, aber den Fliegerkollegen (UL'er) fiel nichts besseres ein, als mit ihren Geräten zur Unfallstelle zu fliegen um im Tiefflug immer wieder über Haus und Garten zu kreisen. Das war der Beginn einer wunderbaren Feindschaft zwischen den Bewohnern des Ortes und der Fliegerei.

Nachdem die Höhenbeschränkung aufgehoben wurde, jetzt durften die ULs auch über Land, aber nicht in kontrollierten Luftraum einfliegen, war schon alles verbockt, jetzt fanden sich die ersten Abordnungen am Flugplatz ein, es entstand eine Bürgerinitiative gegen den Flugbetrieb. Die Kommunalwahl nahte und das Thema wurde Wahlkampfthema.

Und jetzt geschah das, was wohl normal ist, mich aber tief traurig stimmt. Die Segelflieger, mehr oder weniger Platzherren, weil Mitbegründer des Platzes hatten die UL-Fliegerei ziemlich misstrauisch beäugt, es gab kaum Kontakte, man ging sich aus dem Weg. Die Segelflieger verspotteten diese Art von Fliegerei mit teilweise wenig schmeichelhaften Begriffen, die UL'er gefielen sich in ihrer Rolle als Draufgänger und Dynamiker, die auch gern Fünfe gerade sein lassen, eigentlich ganz gut und so fand kaum Kommunikation statt.

Jetzt aber hatte man endlich einen Grund, Front zu machen, schließlich stand der Flugplatz zur Disposition.

Das ganze zog sich über ca. 1 ½ Jahre hin und innerhalb kürzester Zeit waren die ULs leise geworden, die Piloten disziplinierter, die Ausbildung professioneller. Aber das spielte alles keine Rolle mehr.

Das Ende war logisch: Die UL'er mussten abziehen, der Platz wurde für UL-Betrieb gesperrt. Die „richtigen“ Köpfe waren gerollt und alles sollte so sein wie immer.

Mal abgesehen von Schuldzuweisungen habe ich eigentlich damals das erste mal vermisst, was sonst immer so hoch gehängt wird, die Solidarität und das Eintreten für ein gemeinsames Hobby. Statt dessen erlebte ich ein Gemisch aus Neid, Missgunst und Selbstgerechtigkeit.

Die Struktur stellt(e) sich eigentlich so dar:

Motorflieger aus der Sicht der Segelflieger:

Reiche arrogante Schnösel die nur zum Bauchpinseln in die Luft gehen, im Verein nicht mitarbeiten, sich für alles zu schade sind aber billig ein Flugzeug chartern wollen, das die Segelflieger bezahlen.

Segelflieger aus der Sicht der Motorflieger:

Ein abgeschotteter Haufen, mit dem man nichts gemeinsam hat, wenn man nicht ein ganzes Jahr lang deren Flugzeuge schiebt und wäscht.

UL'er aus der Sicht der Segelflieger:

Chaoten, die nur Ärger machen und bei passender Gelegenheit oder Schwierigkeiten das Hobby wechseln, als „richtige Flieger“ nicht akzeptabel.

ULs aus Motorfliegerperspektive:

„Möchtegern“-motorflieger, denen das Geld fehlt, da gibt man sich nicht mit ab. Außerdem sind das keine Flugzeuge.

Das war nur ein Querschnitt der Vorbehalte. Es reichte und reicht jedenfalls für die Tatsache, daß ein kreatives Miteinander gar nicht erst aufkam. Jeder kochte sein eigenes Süppchen und sorgte für sich.

Das zum Thema Flugsport, Vereine und die Liebe zur Fliegerei.

13

Motorfliegen in Deutschland ist teuer, das war so und ist so und wird eher noch schlimmer. Will man einigermaßen preiswert in die Luft kommen, muss man ein wenig Phantasie entwickeln, oder jemand kennen, der einen kennt. Manchmal hilft auch etwas Glück.

Ich brauchte Flugstunden, um möglichst schnell in die Nähe der avisier-ten 150 h zu kommen, die man für IFR/CPL braucht. Meine stete Präsenz am Flugplatz und das gute Wetter derzeit brachte mich mit zwei älteren Fliegern zusammen, die außer einem eigenen Flugzeug ein ziemliches Problem hatten: einen aus Krankheitsgründen ruhenden Flugschein.

Beide Unternehmer, hatte sie das gleiche, gestressten Zeitgenossen häufig unterkommende Schicksal ereilt: fast zeitgleich bekamen sie einen Herzinfarkt, waren somit zunächst mal gegroundet, was die Fliegerei angeht. Nach ihrer Genesung waren sie zwar topfit, hatten viel Sport getrieben und sich einen gesünderen Lebenswandel angewöhnt, um ihre Lizenzen wiederzuerlangen waren aber langwierige Untersuchungen und etliche Gutachten nötig. Bis dahin stand das Flugzeug rum und wartete auf bessere Zeiten.

Die kamen dann, als ich ihre Bekanntschaft machte und daraufhin dazu „missbraucht“ wurde, ihr Flugzeug zu fliegen, selbstverständlich mit ihnen als Passagier. Das ich dieses Angebot natürlich mehr als freudig annahm, versteht sich.

So hatte ich das Vergnügen, eine kleine Jodel DR1050 bewegen zu können. Dieses Gerät ist ein ca 8 m spannender Tiefdecker aus Holz mit Remorqueur Fliegern vertrauten Knickohren, angetrieben von einem 100 PS RollsRoyce der das Maschinchen auf knapp 200 km/h beschleunigt. Gebaut wurde das Flugzeug in Frankreich, irgendwann in den 60er Jahren.

Fliegerisch konnte man das Ding als ziemlich kitschig bezeichnen, das Spornradfahrwerk und die (recht wirkungslosen) Spreizklappen erforderten eine exakte Landeinteilung mit peinlich genau einzuhaltender Anfluggeschwindigkeit. Flog man zu langsam, drehte sich das Maschinchen ziemlich abrupt über den Flügel weg, flog man zu schnell, schwebte man die ganze Landebahn entlang. Einmal unten hatte man beim Ausrollen typische Spornradeffekte, verstärkt durch ein dann ziemlich wirkungsloses Seitenru-der. Seitenwind mochte das Ding überhaupt nicht, vor allem auf Asphalt.

Mit diesem Gerät knatterten wir in der folgenden Zeit quer durch Deutschland, mal hier mal da aufschlagend, gelegentlich übernachteten wir auch an irgendeinem Flugplatz. Ich konnte viel von den beiden lernen, sie hatten schließlich schon gut zwanzig Jahre Flugerfahrung auf dem Buckel, ich gerade mal ein halbes Jahr. Was beide auszeichnete und mich auch stark beeinflusste war deren ausgeprägte Vorsicht und ein mit den Jahren gewachsener Instinkt vor kritischen Wetterlagen. Der Spruch: Es gibt mutige Flieger und es gibt alte Flieger, aber wenig mutige alte Flieger war zwar nicht von ihnen, blieb aber seit dieser Zeit bei mir haften.

Übrigens bekamen beide den Flugschein nicht zurück, das Flugzeug wurde im Winter verkauft. Ich war kurzzeitig Feuer und Flamme, die Maschine selbst zu kaufen, mit zwei anderen in einer Haltergemeinschaft, leider (oder vielleicht zum Glück) waren mir die laufenden Kosten für so ein Gerät dann doch zu hoch.

14

Der Sommer ging, der Herbst kam, mein Stundenkonto war mächtig gewachsen.

Mittlerweile hatte Gorbatschow dafür gesorgt, daß Deutschland eins werden sollte, was alle Welt erfreute, uns Fliegern neuen Luftraum erschloss, mir persönlich aber mächtig zu schaffen machen sollte.

Doch schön der Reihe nach:

Ich hatte in der Zwischenzeit ein wenig herumgehört, Flugschulen abgeklappert und mich entschieden, die weiterführende Ausbildung in Köln zu machen, beim Air-Service Tenberg, damals eine renommierte Schule, speziell für IFR und CPL. Die anderen Schulen, RWL und FFL, beide in relativer Nähe, setzten auf durchgängige Ausbildung, d.h. PPL - ATPL in einem Rutsch. Der ATPL war mir persönlich damals eine Nummer zu groß, ich hatte wenig Interesse an Boeings und Konsorten, also setzte ich auf die CPL/IFR Schiene.

Für Nicht-Insider:

ATPL bedeutet: Verkehrsflugzeugführer. Oder auch zu verstehen als Pilot im Liniendienst. Hier gibt es keine Beschränkungen, was die Zulassung und das Gewicht des Flugzeugs angeht.

CPL bedeutet: Berufsflugzeugführer, beschränkt auf Flugzeuge, die nicht als Verkehrsflugzeuge zugelassen sind und bei denen nicht eine Zweimanncrew vorgeschrieben ist. Dazu kommt noch eine Gewichtsbeschränkung und die Ausnahme des Einsatzes im Liniverkehr.

IFR: Lizenz für Flüge nach Instrumentenflugregeln. In Europa die wichtigste Voraussetzung für gewerbliches Fliegen, bedingt durch das meist schlechte Wetter hierzulande.

Also entschied ich mich für eine Ausbildung CPL/IFR in Köln, weiterbilden konnte ich mich immer noch. Das war auch finanziell etwas überschaubarer, schließlich war mein Budget begrenzt.

Die Ausbildung begann wie am Anfang mit der Funklizenz, diesmal war es das AZF, die Voraussetzung für IFR.

Ich knatterte also zum Köln-Bonner Flughafen, setzte mich in die entsprechenden Kurse und machte nach ein paar Stunden die Erfahrung, daß ich in meiner Fliegeridylle am Hegenscheid mächtig weit entfernt war von dem, was jetzt abgehen sollte.

Die Mehrzahl der Schüler, die neben mir die Schulbank drückte, hatte ihre Fliegerlaufbahn in Köln-Bonn am Flughafen begonnen, waren mehr mit Profis zusammgekommen als mit Segelfliegern und Ul'ern, daher mit dem Funkverkehr auf Verkehrsflughäfen mehr als vertraut, während ich immer noch von dem traumatischen Erlebnis beim Strößenreuther zehrte, damals in Nürnberg. Natürlich hatte ich Flughäfen danach gemieden, schon aus Kostengründen, auch die beiden älteren Herrschaften fanden Flughäfen wenig attraktiv.

Und das rächte sich jetzt.

Das AZF war eine relativ leichte Übung, die englische Sprache machte mir wenig Kopfzerbrechen und die Sprechgruppen hatte man sich recht schnell in den Kopf gehämmert. Die Prüfung hatte ich jedenfalls schnell bestanden, man war ja Training. Mittlerweile hatte ich auch ein paar Bekanntschaften geknüpft. Meine Mitstreiter waren in der Regel meist ein paar Jahre jünger, gerade mal Anfang zwanzig und durchweg auf dem Weg zum ATPL. Den meisten bezahlte Papa die Ausbildung, deshalb hingen sie fast täglich in der

Flugschule herum, waren teilweise gerade erst mit dem PPL fertig geworden und flogen ihre Pflichtstunden für teures Geld zwischendurch beim Tenberg. Ich hatte ihnen zwar von der Flugerfahrung einiges voraus, sie mir von den Procederes am Flughafen aber Lichtjahre.

Die IFR Theorie begann und es fanden sich noch ein paar Hobbypiloten ein, die just for fun ihr IFR erwerben wollten, um ihre Bonanzas und Mooneys auch mal bei schlechterem Wetter bewegen zu können. Bei denen fühlte ich mich beinahe besser aufgehoben als bei den Top-Guns, die die eigentliche Klientel der Flugschule darstellte. Diese ließen ziemlich deutlich durchblicken, daß für sie die Fliegerei erst begann, wenn sie ihre vier Streifen auf dem Ärmel haben würden. Ihre Flugstunden in der „Hacke“ wie die Piper Tomahawk mit lässiger Herablassung genannt wurde, waren eine lästige Pflichtübung, die man halt hinter sich bringen musste.

Da war ich als alter Romantiker anscheinend in den richtigen Haufen hineingeraten...

15

Die Theorie für IFR/CPL ist eine üble Knechterei. Kurz nach dem AZF (Funksprechzeugnis) stiegen wir voll ein, d.h. für fast vier Wochen jeden Morgen nach Köln-Bonn, Schulbank drücken. Unterricht von morgens Neun bis nachmittags um Fünf.

Weitere Details erspare ich mir hier, ist ungefähr so aufregend wie ein Meisterbrief bei der IHK.

Nach der Theorie IFR begann der praktische Teil der Ausbildung, der Simulator. Den muss man sich nicht wie diese superteuren Geräte vorstellen, wie sie bei Boeing und Konsorten benutzt werden, vielmehr handelt es sich hier um ein Verfahrensübungsgerät. Das sieht aus wie eine große Kiste aus Resopal mit einem Sitz drin, einem Panel voll mit Flugzeuginstrumenten und den entsprechenden Hebeln und Pedalen sowie einem Steuerhorn. Nebenan steht ein großer Plotter, der die Manöver mitplottet, mittels Fettstift auf einer großen Glasplatte.

Der Lehrer hat ein paar Stellrädchen und Knöpfe, mit denen er dem Schüler den Wind einstellt oder ein paar Instrumente außer Betrieb setzt, falls nötig. Nimmt man dieses Gerät in Betrieb, klingt das wie eine Miele Waschmaschine im Hauptwaschgang, alles mechanisch mit Kreiseln, Seilzügen und Relais. Technik aus den Sechzigern, Flipperfans bekommen feuchte Augen und eine Goldgrube für die Flugschule, kostet eine Stunde in dem Ding mal eben 130,- DM, und dreissig sind vorgeschrieben (allerdings auch meist mindestens nötig).

Sinn dieses Gerätes ist, den Piloten daran zu gewöhnen sich ausschließlich auf die Instrumente zu verlassen. Den Blick für die Lage im Raum, die ja in Wolken nicht mehr erkannt werden kann mangels realem Horizont, soll er anhand der Anzeigen interpretieren lernen und die ganzen Flugmanöver trainieren, die man als Verfahren oder auch Procedures bezeichnet.

Und das konnte dieses Gerät ganz gut, schließlich konnte man mal eben anhalten, wenn irgendwas nicht verständlich war, im realen Flieger kaum möglich. Die ersten Übungen waren furchtbar, mangels Bewegung und dem berühmten Gefühl im Hintern schmierte man mal links, mal rechts ab und merkte erst am wild kreiselndem Höhenmesser, das man sich in der Realität gerade im Spiralsturz befand.

Damals hatte ich mir kurz vor der Ausbildung einen gebrauchten XT (Amstrad 1640, 640k RAM, Festplatte 32 MB, EGA Grafik) gekauft, zwecks Kostensparens mittel eines Progrämmchens namens LAS, das diesen komischen Apparat am heimischen PC simulierte und mir die Möglichkeit gab, die Übungen zu Hause nachzuvollziehen. Das ersparte mir im Nachhinein die eine oder andere Mark. Und die Kontobewegungen derzeit waren eh schon heftig genug.

16

Der Rechner half mir hervorragend beim „Simulieren“ und ich hatte nach ein paar Übungsstunden so einigermaßen den Bogen raus. Die Problematik bei dieser Verfahrensfliegerei ist die, daß die Navigation ausschließlich anhand von Peilungen und Entfernungsangaben in Bezug auf am Boden herumstehenden Funkfeuern stattfindet. Das macht die Sache ziemlich abstrakt und man muss sich erst mal dran gewöhnen. Es geht nicht wie beim VFR (Sicht)-flug darum, irgendwo hinzukommen mittels „Franzen“ sondern stur Kurse abzufliegen, dabei sklavisch vorgegebene Höhen einzuhalten.

Das Ganze ist eine Mischung aus Kopfrechnen, Geräte bedienen, Funken und gleichzeitig Fliegen. Eine ziemliche Belastung, zumal man zumindest im Simulator keinen Autopiloten hat, der einem die fliegerische Arbeit abnimmt.

Ich fuhr also so oft wie möglich nach Köln, setzte mich in die Resopalkiste namens „Frasca-Simulator“ und flog meine „Missions“ wie das so schön neu-deutsch heißt. Nebenbei übte ich für die theoretische Prüfung, die ca. sechs Wochen später stattfinden sollte.

Da wir noch Winter hatten, und die Nacht früh begann, empfahl es sich, noch die fünf Stunden Nachtflug, auch eine Voraussetzung fürs IFR mal eben schnell abzufliegen. Ab zehn Uhr abends wird das Landen in Köln-Bonn nämlich heftigst teuer, statt ca 20 DM für die Schullandung werden dann ca 400 DM fällig. Damit will man über die Gebühren wohl die lärmgeplagten Anwohner des Airports vom Platzrundenlärm entlasten, der sonst unweigerlich die ganze Nacht stattfinden würde, ist Köln-Bonn doch einer der wenigen Flugplätze in Deutschland mit Nachtflugbetrieb.

Wir vereinbarten also zuerst ein paar Überlandflüge nach Mönchengladbach, aus Sicherheitsgründen (so wollte es die zuständige Luftfahrtbehörde) in einer Zweimot. Das große Fragezeichen in meinem Gesicht, ich hatte ja noch nie so ein Ding geflogen, hatte ein heftiges Abwinken zur Folge, ich säße sowieso nur dabei, fliegen würde der Fluglehrer. Über Sinn und Unsinn einer derartigen Aktion wollte keiner mit mir streiten; wie noch manches Folgende verbuchte ich es unter dem Begriff: Abhaken.

Genau das war's dann auch, wir knatterten zweimal nach Mönchengladbach, setzten auf, starteten durch und flogen wieder zurück nach Köln. Wäh-

rend des Fluges konnte ich den ersten Nachtflug in meinem Leben als Passagier genießen, ein wenig mit dem Lehrer plaudern, staunen wie er die Kiste flog und anschließend das Bordbuch und die Rechnung ausfüllen. Ich hatte also meine ersten Überlandflüge bei Nacht hinter mich gebracht.

Lernerfolg? Gegen Null. Kosten: ca DM 2000

Desweiteren musste ich natürlich auch Landen lernen bei Nacht, also waren Platzrunden angesagt, wie zu Strößenreuthers Zeiten. Zu dem Zwecke wurde ich also kurz im Hellen auf die Tomahawk eingewiesen um dann am gleichen Abend die ersten Platzrunden zu drehen. Der Lehrer, ein BW Pilot, der sonst eine Transall flog, kriegte bei meinen Landungen immer schweißnasse Hände, hatte ich mir doch bedingt durch die Cup und die Jodel eine Knüppelanden-Bauchundwarten-Landetechnik angewöhnt, die zwar fast immer butterweiches Aufsetzen zur Folge hatte, dem Lehrer aber gar nicht geheuer war, landet man größere Böcke eher mit einem weniger ausgeprägten „Flare“ wie das Abfangen auf Neudeutsch heißt. Da die anderen Schüler überwiegend auf Landebahnen größer 1000 m zu Hause waren und Grasplätze mieden, weil die Schule es so wollte, landeten die alle wie ein Airliner, mit quietschenden Reifen und wenig Abfangen, mit so Leuten wie mir hatte der Lehrer noch nichts zu tun gehabt. Ich musste allerdings eingestehen, das Nachts die Gefahr wesentlich größer ist, sich in der Abfanghöhe zu verschätzen als tagsüber; extremes Flaren also relativ gefährlich ist. Also musste ich mich da ein wenig umgewöhnen.

Es folgten ein paar Platzrunden mit reduzierter Landebahnbeleuchtung, ohne Cockpitbeleuchtung, nur mit Taschenlampe zwischen den Zähnen (recht eindrucksvoll, wenn man keine Instrumente mehr ablesen kann und sich im Steigflug befindet, vor der Nase nur finstere Nacht). Den Funk machte übrigens der Lehrer, ich war gestresst genug, in Anbetracht der auf der Parallelbahn herumrollenden Boeings, der ganzen Situation und des unbekanntem Terrains.

Den folgenden Abend sollte ich dann allein meine restlichen noch fehlenden Stunden abfliegen. Fliegerisch hatte der Lehrer nichts an mir auszusetzen außer der Bitte, nicht ganz so doll abzufangen

Also schnappte ich mir abends um halb Neun die Tomahawk, ließ den Motor an und fragte Ground, wo ich denn herrollen sollte. Eigentlich hatte mir der Lehrer jedesmal die Wege gezeigt, die ich rollen sollte, zumal da ein paar Wege dabei waren, die in der Rollkarte vom Flughafen nicht eingetra-

gen waren, weil sie nur für die Flugschule angelegt waren. Die waren natürlich auch nur notdürftig befeuert.

Ich kriegte also meine Anweisungen, stotterte sie nach und versuchte das, was mir der Controller da mitgeteilt hatte, mit dem in Einklang zu kriegen, was da auf meiner Karte zu finden war. Das gelang mir nicht ganz, ich rollte erst mal in irgendeinen Stichweg rein der, als ich erst mal drin war, vor irgendeiner Baracke endete, was ich mit dem funzeligen Landescheinwerfer mehr erahnen als Sehen konnte. Also kehrt marsch, zum Glück war nichts im Weg beim Drehen. Mittlerweile wollte der Lotse wissen, wo ich gerade war, ich nuskelte irgendwas ins Mikro, er war's zufrieden. Derweil hatte ich den rechten Weg wiedergefunden und stand vor der 14Rechts, der kürzesten der drei Bahnen in Köln und machte meine Checks, als der Lotse (mittlerweile war ich auf der Towerfrequenz) mich fragte, ob ich bereit zum Sofortstart war. Der Grund dafür war eine anfliegende Transall und ich sagte ja, obwohl meine Karten und mein Kniebrett noch irgendwo neben mir auf dem Sitz lagen. Und da rutschte es beim Start auch prompt runter, so daß meine Unterlagen fast unerreichbar irgendwo im Fußraum herumrutschten. Das fing ja gut an.

Die erste Platzrunde verlief wie gewohnt, kurz vor der Landung bekam ich meine Landefreigabe, setzte auf und schob gleich wieder die Gase rein zwecks nächster Runde.

Die verlief auch ganz normal, ich mußte zwischendurch mal einen Kreis drehen, wg. anfliegender Verkehr und so drehte ich drei oder vier Runden ganz gemütlich vor mich hin.

Dann allerdings kam's knüppeldicke.

Ich war froh, nicht allzuviel mit dem Funk zu tun zu haben, verstand ich vieles von dem, was die Lotsen sagten nicht richtig, zumal sich kaum einer an die Sprechgruppen, die man so sklavisch im Unterricht in uns reingepaukt hatte, hielt. Aber solange alles wie erwartet ging und nichts Überraschendes kam, gab's auch keine Probleme.

Die gab's erst, als mich der Lotse zu einer Linkskurve aufforderte. Ich machte ebendiese, mich schon fragend, wo diese enden sollte, er hatte ja nichts von Vollkreis gesagt. Also entschloß ich mich, in Gegenrichtung weiterzufliegen. Das war aber falsch, wie ich gleich danach erfahren sollte. Der Lotse machte mich ziemlich unwirsch darauf aufmerksam und gab mir erst mal einen neuen Kurs, um mich vom Verkehr freizuhalten. Ich knatterte also

nach Nordwesten und hatte dadurch das Vergnügen, direkt über der Kölner Innenstadt in gerade mal 400 Metern Höhe herumzukurven, eine völlig neue Erfahrung. Eigentlich ganz nett der Lotse, dachte ich mir noch als die nächste Aufforderung kam, zurück in den Gegenanflug. Also zurück, einkurven in die Platzrunde und an der Stelle, wo sonst der Queranflug begann entschloß ich mich, in ebendiesen einzukurven. Ich hatte gerade die Maschine geradegestellt, als ich die Landescheinwerfer der Boeing sah, in meiner Höhe und nicht gerade weit entfernt. Ich hatte noch nicht mal Zeit, ein schlechtes Gewissen aufzubauen, so schnell kam die Reaktion des Lotsen.

Barsch forderte er mich auf, sofort einen Vollkreis nach rechts zu drehen, danach wäre die Landung frei und weitere Platzrunden gäb's nicht. Kleinlaut nuscelte ich die Angaben nach, tat wie befohlen und rollte nach der Landung entnervt noch mal auf irgendwelchen falschen Rollwegen rum, bis ich die Einfahrt zum Abstellplatz der Flugschule wiederfand, dank der fehlenden Rollkarte ziemlich desorientiert, die lag ja irgendwo im düsteren Fußraum rum.

Ziemlich zerknirscht trottete ich zurück ins Büro. Dort durfte ich mir erstmal einen Vortrag anhören über Lotsen, die sich beschwert hätten und „Grasplatzflieger“ die keine Ahnung vom „richtigen“ Fliegen hätten usw. ..

Das schlimmste war, irgendwo hatten sie ja sogar recht...

18

Meinen Ruf hatte ich danach erst mal weg.

Meine weiteren Nachtflüge fanden dann in Begleitung eines Lehrers statt, bis ich die Stunden voll hatte. Mittlerweile war die theoretische Prüfung IFR abgehakt, die hatte ich auf Anhieb bestanden. Na wenigstens etwas.

Als nächstes stand die praktische Prüfung im Simulator auf dem Programm. Dort klappte auch alles nach Wunsch.

Mittlerweile war's schon März, Deutschland war auf dem Weg zur Wiedervereinigung und Amerika legte sich gerade mit Saddam Hussein an. Die Chancen für Jobs in der Fliegerei waren dramatisch gesunken, bedingt durch

die Wiedervereinigung waren viele gut ausgebildete Piloten aus dem Osten plötzlich auf dem Arbeitsmarkt und der Golfkrieg tat wegen der steigenden Flugpreise sein übriges. Die Lehrer erzählten von goldenen Zeiten, die jetzt vorbei wären. Ein, zwei Jahre zuvor saß man schon nach 150 Stunden Propellerfliegen auf dem Copilotenstuhl einer 737, die Companies hatten damals krampfhaft Piloten gesucht, teilweise sogar die Ausbildung bezahlt.

Jetzt mußte man sich schon ganz schön aus dem Fenster legen, alle möglichen Ratings (das sind Typberechtigungen für die einzelnen Flugzeugtypen) selbst finanzieren und vor allem eins vorweisen können, Flugpraxis. Und das auf möglichst mehrmotorigen Typen unter IFR Bedingungen. Alles in allem ein sehr teures Unterfangen, wenn man keinen Sponsor hat. So einige der Top-Guns sahen schon ihre Felle wegschwimmen und überlegten sich, doch besser ein Medizinstudium zu beginnen.

Sei's drum, was man angefangen hatte sollte man auch zu Ende führen, irgendwann würden die Zeiten schon besser werden. Den ATPL hatte ich mir sowieso schon abgeschminkt, noch mehr Geld in eine so unsichere Zukunft zu investieren war mir dann auch nicht geheuer.

So begannen wir also als nächstes mit den IFR Trainingsflügen. Mit einer Archer (Piper PA28) stocherten wir in den Wolken rum, kurvten in der Nähe vom Cola Funkfeuer, trainierten Steilkurven und Langsamflugmanöver bis zum Strömungsabriß ohne Sicht nach draußen und flogen zigital den Flughafen Köln-Bonn an. Jetzt kam das Erlernte im Simulator zur Geltung, machte einem das jetzt wieder vorhandene fliegerische Gefühl doch mächtig zu schaffen. Begriffe wie Vertigo und räumliche Desorientierung waren jetzt aus eigener Erfahrung nachvollziehbar und es fing nach ein paar Stunden sogar an Spaß zu machen. Mein Lehrer war ein ehemaliger Phantompilot im Ruhestand, ein Spitzenflieger und -lehrer weil unvoreingenommen und fair. Der Funkverkehr verlor allmählich seine Schrecken und mein Selbstvertrauen stieg mit jedem Flug. schnipp

Zu den Azubis beim praktischen Fliegen gehörte auch ein ehemaliger BW Pilot, mit fast 1000h Erfahrung auf Alpha-Jet. Jetzt 45 bekam er auf Kosten des Arbeitsamtes (der Glückliche) seine Militärlizenz konvertiert, mußte allerdings noch einige Stunden praktisches Fliegen nachweisen, die militärische Fliegerei unterscheidet sich in den Verfahren doch um Einiges von der Zivilen. Der Gute hatte mächtig zu kämpfen, das Flugverhalten einer Archer unterschied sich doch um Einiges von einem Jet...

Wir starteten zu einem Flug mit vollbesetzter Maschine von Köln-Bonn nach Braunschweig, drei Schüler und ein Lehrer. Nach ein paar Anflügen auf Hannover und Braunschweig sollten die Schüler wechseln. Die Wolkenuntergrenze begann bei 2000ft, raus kam man bei ca 7000ft. Bei 3000ft saß die berühmte 0° Grenze, oberhalb hatten wir also mit Vereisung zu rechnen. Das ganze war auch noch Cumulusbewölkung, mit ordentlich Wasser drin. So eine Archer hat in der Regel keine Enteisung, steigt mit vier Leutchen mit zunehmender Höhe auch nicht mehr besonders und wenn dann auch noch Eisansatz dazukommt...

Unser Lehrer, (der Phantompilot) wußte schon was kommen würde, deshalb hatte er auch den ehemaligen Kollegen auf den Pilotenstuhl gesetzt und nicht uns Greenhorns. Wir kraxelten also durch die Wolken auf geplante 8000ft, begannen ab 3000ft auch tatsächlich Eis anzusetzen, das wuchs dann langsam an der Flügelvorderkante und auf der Scheibe. Als wir mit mageren 200ft/min Steigleistung nach gut zehn Minuten oben raus kamen saßen gute zwei Zentimeter Eis an der Vorderkante und die arme Archer mußte Vollgas fliegen um überhaupt noch von der Stelle zu kommen. Die Lotsen ließen uns in 8000 nicht weiterfliegen, wir sollten runter auf 7000, also wieder rein in den „Dreck“. Eigentlich hätte der Pilot eine Entscheidung treffen müssen, entweder höher zu requesten oder zurück zum Platz zu fliegen, statt dessen kachelten wir weiter durch die Suppe, packten Eis auf und wurden durch den Eisansatz immer langsamer, bis der Lehrer die Entscheidung traf: Sinkflug in wärmere Luftschichten. Wohlweislich waren wir jetzt irgendwo über dem Münsterland, wo nichts mehr im Weg stand und wir in 2000ft aus den Wolken herausfallen würden. Nachdem die Lotsen die Freigabe erteilt hatten, begannen wir also zu sinken. Ab 3000ft kamen wir aus den Wolken raus, meldeten unseren Instrumentenflugplan ab (cancel IFR) und flogen nach Sicht weiter. Inzwischen hatten wir wieder Temperaturen im positiven Bereich, das Eis taute ab, löste sich in Stücken und knallte gegen die Bordwände. Vor allem am Propeller hatte wohl eine Menge gesessen, die entstehende Unwucht ließ die ganze Maschine schütteln, bis auch der letzte Rest verschwunden war und man allmählich wieder an die 180 PS glauben konnte, die eine Archer so hat.

Das ganze war mehr als lehrreich, der Alpha-Jetflieger auf einmal sehr wortkarg und wir Schüler ziemlich beeindruckt. Schließlich hatte man Ver-

eisung bisher immer nur theoretisch kennengelernt, als Sichtflieger kommt man ja eigentlich nie in die Situation.

Und im Alpha-Jet interessiert einen Eis eigentlich überhaupt nicht, wenn's nicht gerade allerheftigst ausfällt.

Hier vielleicht mal eine kurze Erläuterung zum Thema Vereisung.

Je höher man in der Atmosphäre steigt, desto kälter wird es, das dürfte allgemein bekannt sein. Irgendwann ist man bei Null Grad, je nach Jahreszeit.

Wasser ist eigentlich immer in Form von Luftfeuchtigkeit in der Luft vorhanden, mal mehr mal weniger. Wenn dieses Wasser kondensiert, und das tut es weil kältere Luft weniger Luftfeuchtigkeit halten kann, spricht man von Wolken oder Nebel. Beides ist nichts anderes als kleine Wassertröpfchen, die durch Aufwinde in der Schwebelage gehalten werden. Unterhalb des Gefrierpunktes wird aus Wasser bekanntlich Eis. Allerdings bestehen Wolken auch bei Temperaturen unter Null noch aus Wassertröpfchen, das hat was mit Kondensationskeimen zu tun, manchmal braucht Wasser einen Auslöser um zu Eis zu werden. Fliegt man mit einem Flugzeug in Temperaturen unter Null, kühlt sich die Außenhaut des Flugzeugs ebenfalls auf diese Temperatur ab und das Flugzeug wird zum Kondensationskeim. Sobald ein unterkühlter Wassertropfen die Oberfläche berührt, wird er zu Eis und bleibt kleben. Das ist gefährlich, weil sich dadurch die Aerodynamischen Eigenschaften verändern und bei starkem Eisansatz das Flugzeug fluguntauglich werden kann. Wenn man keine Enteisierung hat, hilft hier nur das Absinken in wärmere Luftschichten oder das Vermeiden von Wolken. schnipp

Zurück zur Ausbildung:

VFR-Fliegen war dann zwischendurch noch mal für den CPL-Teil der Ausbildung angesagt. Zehn Stunden waren angesetzt, viel neues außer mehr Vorschriften und etwas mehr Professionalität als beim PPL war da aber nicht zu lernen, vertrautes Terrain also. Wir nutzten die Zeit, um ein paar Flughäfen anzufliegen, auch mal ins Ausland (Maastricht), einmal gings sogar auf einen Grasplatz. Idar-Oberstein war das Ziel, was einige Irritationen in der Flugschule hervorrief, da war noch keiner vorher gelandet, außerdem sollte man nicht auf Grasplätzen landen, da würden die Maschinen zu sehr leiden...

Meinem Lehrer gefiel es gut, der berühmte Idar-Obersteiner Schwenkbraten hatte ihm geschmeckt.

Um es kurz zu machen: Die praktischen Prüfungen: beim CPL hatte ich ein wenig zu selten die Checkliste gebraucht, durfte noch mal antreten, IFR klappte auf Anhieb, wenn auch mit den üblichen flatternden Nerven.

Theorieprüfung CPL: besser nicht drüber sprechen, wie fast jeder Dritte durfte ich dreimal antanzen. Da die CPL-Prüfung Ländersache ist, es keine veröffentlichten Fragenkataloge gibt und der Ehrgeiz jeder Landesbehörde darin liegt, IHREN CPL besonders schwierig zu gestalten, mußte man sich mit den haarsträubendsten Fragen auseinandersetzen. Die hatten wenig mit der Praxis zu tun, aber das spielte keine Rolle. Viel Durchfallquote, viel Ehre. Düsseldorf hatte damals mit den schlechtesten Ruf bei den Schulen.

Egal, bestanden war bestanden.

Das Elend hatte jedenfalls ein Ende, ich war über 30000 Emmchen ärmer und gehörte jetzt zu den über 600 arbeitslosen Berufspiloten in Deutschland.

19

Der CPL-Lehrer hatte mir angesichts der Jobsituation den Tip gegeben, ich sollte doch erst mal als Fluglehrer ein wenig werkeln, das brächte Stunden und ein wenig Geld, besser als Nichts. Er hätte auch so angefangen.

Darüber konnte man immerhin mal nachdenken.

Voraussetzungen für die Zulassung zur Ausbildung zum Fluglehrer: 300h In Command, CVFR und Nachtflug und eine Überprüfung theoretisch und praktisch durch einen Sachverständigen. Einen Teil der Voraussetzungen hatte ich erfüllt durchs CPL/IFR, an den Stunden fehlten mir noch ungefähr 60. Die Kosten waren ca. 5000 DM, auch noch zu verschmerzen, und besser als nichts...

Also hockte ich wieder am Hegenscheid rum, machte Rundflüge, schleppte Segler in den Himmel und plante mit Schorsch, der derweil noch nicht viel geflogen war, einen Amerikatrip für den Winter. Schorsch hatte sich schon rumgehört und eine Flugschule in Texas ausfindig gemacht, die über eine Münchner Adresse mit deutschsprachigen Fluglehrern, günstigen Tarifen und