

Thorsten Neitzel

# Viermal Nordsee-Einfach bitte!

Eine Kurzgeschichte





Thorsten Neitzel

# Viermal Nordsee-Einfach bitte!

Eine Kurzgeschichte

Copyright 1999-2000 © Thorsten Neitzel

April 1999

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Genehmigung

## **Donnerstag, 01.04.99 17:00 Uhr**

André und ich haben AZF-Kurs am Flugplatz Egelsbach. AZF ist die Bezeichnung für das Funksprechzeugnis, das für den IFR-Flugfunk benötigt wird. Wir verabreden uns, um vorher unsere PIPER Archer mit der Kennung Delta - Echo India Sierra Whiskey für den großen Flug am Osterwochenende zurechtzumachen: Tanken, GPS-Halterung und 4-Platz-Interkom einbauen und ausprobieren (hat André heute erst gekauft). Also auf der „Quassel-Frequenz“ 123.45 MHz Funkprobe machen. Nach ein paar Versuchen klappt es auch. Wir haben uns geeinigt, daß der, der nicht fliegt, den Funk erledigt und die Koppelnavigation übernimmt.

Ich war gerade noch bei „Ringeltaube“. Nettes Lädchen am Flugplatz. Ich habe dort diese süßen, kleinen original Lufthansa-Cola-Dosen erwerben können, etwas Jogurette, kleine Portionskekse und solche Dinge, um den Flug morgen so angenehm wie möglich zu gestalten. Schließlich haben wir hochrangige Passagiere an Bord!

Wir stellen den Flieger ganz vorn in die Halle, da wir am nächsten Morgen ganz früh raus wollen. Zuvor hallen wir die anderen Flugzeuge vom Verein dahinter ein. Nachdem wir fertig sind, kommt Jörg, ein Vereinskamerad, und teilt uns mit, daß er am nächsten morgen noch mehr früh rausgehen will als wir.

„Welcher Flieger?“ fragen wir.

„Die Papa Lima“ kommt die Antwort.

„Meinst du die Papa Lima, die da hinten als letztes Flugzeug von allen anderen zugestellt ist?“

„Yep“

Wir hallen die Flugzeuge aus, und stellen unsere Piper dann an zweite Stelle. Fliegen macht Spaß. Dies ist übrigens der sportliche Teil beim sogenannten „Sportfliegen“! André und ich beschließen, das AZF heute zu schwänzen und stellen uns im Verein an die Theke zu einem Bier und einer Rindswurst. Fliegen macht Spaß! Da wir beide noch unsere Klammotten packen müssen, wird es heute ausnahmsweise mal nicht so spät.

## **Weilrod, 01.04.99, 22:00 Uhr**

Maro hat schon gepackt. „Wann stehen wir auf?“ fragt sie. „Um 7:00 Uhr losfahren, das bedeutet 06:15 Uhr... willst Du Kaffee trinken vorher?“

„Hmhm“

„06:00 Uhr“

Der Urlaub droht zu platzen! Maro jedenfalls platzt. Wir sind nicht unbedingt die ersten, wenn es ums Frühaufstehen geht. Maro versucht Zeit rauszuschinden. Ich verweise auf den Flug, die Verabredung mit André, daß wir mehr vom Tag haben und weitere 25 Argumente, die ich mir aus der Nase sauge. Meckernd schläft sie ein...

## **Karfreitag, 02.04.99, 06:00 Uhr**

Der Wecker klingelt. Fliegen macht keinen Spaß! Ich bin Hundemüde, und Maro neben mir macht keine Anstalten, aufzustehen und Kaffee zu kochen. Wir sollten uns über das Procedere morgens ernsthaft Gedanken machen, denke ich bei mir. Nach der Dusche geht es mir besser, auch Maro kommt langsam zu sich. Wie geplant starten wir in Richtung Egelsbach und brettern die A3 runter. So leer hab ich die noch nie gesehen!

## **Karfreitag, 02.04.99, 07:45 Uhr**

Flugplatz Egelsbach (EDFE). Es stehen schon erstaunlich viele Autos da, und ich sehe schon André's Kombi. Aha, er ist schon da. Naja, der wohnt ja auch gleich um die Ecke! Auf dem Weg zum Vorfeld wiegen wir noch mal unser Gepäck, damit wir keine Übergewichts-Probleme bekommen. Nach der Begrüßung laden wir den Flieger, während die Papa Lima friedlich brummend in Richtung Osten in den Sonnenaufgang startet. Aha. Die 09 in Betrieb. Also wird das nichts mit dem geplanten „Midfield-Crossing“ über dem Frankfurt-Airport. Das hätte sich eher bei der 27 angeboten. Naja, dann fliegen wir auf dem Heimflug eben über Bad Homburg, dann können wir vom Nordwestkreuz der Autobahn A5 (Pflichtmeldepunkt November) über den Riesenflughafen nach Egelsbach fliegen. Das bietet sich an, denn die beiden Flughäfen sind genau nebeneinander. Und ein Midfield-Crossing macht immer einen Heidenspaß!

Da ich den ersten Abschnitt fliegen soll, nehme ich nach dem Außencheck auf dem Pilotensitz platz und stelle die Navigationsinstrumente ein. Maro hat sich mittlerweile hinten angeschnallt, und André hat die Tür verriegelt.

„Prop Clear!“ Die Archer springt willig an. Weil Egelsbach ein kontrollierter Flugplatz ist, müssen wir eine Rollfreigabe bei Egelsbach Vorfeld anfordern. Wir bekommen die Rollfreigabe zum Holding Point 09, QNH 1016 und schöne Ostern gewünscht.

Am Rollhalteort an der Startbahn machen wir den obligatorischen Preflight-Check und Run-up, danach erfolgt der Anruf bei Egelsbach Tower:

„Egelsbach Tower, D-EISW, guten morgen“

„D-SW, Egelsbach, moin“

„D-SW, holding point 09, exit via Dietzenbach, ready for departure“

„D-SW, wind 110/6 knots, cleared for Take Off“

Abfahrt! Für das Inselhüpfen üben wir noch mal die Kurzstart-Technik: 25° Klappen, ganze Piste, Bremsen, Vollgas, Bremsen los. zwischen der 3. und der 4. Lampe ziehe ich die Archer etwas in die Luft, um im Bodeneffekt zu Beschleunigen. Wohlwollend beschleunigt sie und steigt dann mit 800 feet pro Minute. Erste Stufe Klappen, weiter Beschleunigen. Sichere Höhe über Grund. Klappen ein und fuel pump off. Achtung! Nicht über 1500 feet steigen, wegen Luftraum C in Frankfurt. Da dürfen wir ohne Freigabe nicht rein. Als ich Kurs 055° Richtung Dietzenbach einstelle, kommt vom Tower ein „D-SW approved to leave, bye bye“.

André macht einen Initial Contact, einen Einleitungsanruf, bei Frankfurt Radar.

„Frankfurt Radar, D-EISW, guten morgen“



„D-EISW, Frankfurt“

„D-EISW, Piper PA28, VFR from Egelsbach to Porta Westfalica, Altitude 1500 feet, inbound Dietzenbach, request Traffic Information.“

„D-SW, Squawk 3701, maintain Altitude 1500 feet, QNH 1018“

„3701, maintaining 1500 feet, SW“

„SW, Identified, you may climb Altitude 3500 feet now.“

„Climbing Altitude 3500 feet“ antworten wir.

Als wir 3500 erreichen, requesten wir FL 55 und erhalten auch hierfür die Freigabe. Fein. Das Wetter ist gut. Ganz ruhige Luft, der Autopilot hält das Heading und die Trimmung die Höhe. METRO VOR haben wir gemeldet und Maro macht mit beim heiteren Städteraten.

„D-SW, you are leaving my Area, Contact Bremen Information on 123.52“

„123.52, SW. Danke und Tschüs“

Bei Bremen Information geht es dann mit dem Initial Contact wieder los. Fliegen macht Spaß! Nach 30 Minuten Flugzeit stellen wir das erste mal den Tankwahlschalter von dem linken auf den rechten Tank um. Bei unserer PIPER kann man immer nur einen Tank anwählen, wie bei den meisten Tiefdeckern. CESSNA ist da etwas pilotenfreundlicher, da kann man beide Tanks auf einmal anwählen. Dafür ist die PIPER schöner. Finde ich jedenfalls. Maro freut sich über die ruhige Luft und die bequemen Sitze. Ich kämpfe, um den Flieger auf 10 Feet genau auf Höhe zu halten. Bei so ruhiger Luft zu fliegen, ist zwar entspannend, aber fast schon wieder langweilig. Also beschäftigt man sich mit solchen Dingen.

Als uns Bremen Information nach Hannover Radar schicken will, teilen wir dem bodenständigen Kollegen mit, daß wir gleich Porta-Westfalica rufen, da wir nur noch 15 Nautische Meilen vom Flugplatz entfernt sind und beginnen unseren Descend.

André fliegt regelmäßig nach hier, also benutze ich seine guten geographischen Kenntnisse als Ersatz für die Anflugkarte.

„Da vorn zwischen den Hügeln durch und dann links rum zum Queranflug.“ So sagt André.

Ich frage „hier den Fluß lang?“

„Nee, da vorn erst...“

„...“



„Ääh, das ist ja doch schon... ääh, du mußt sinken... äähm - da ist der Platz, siehst du ihn?“

„...“

Also doch! Ich drücke die Piper mit 1200 feet Sinkrate nach unten, um wieder in ein ordentliches Verhältnis zur Landebahn zu kommen. André meldet uns „Rechts Quer“. Als wir ins Final eindrehen, kann ich wieder eine normal Sinkrate einnehmen und wir setzen sicher in Porta auf. Eigentlich eine Aussenlandung, denn die Schwelle ist sehr weit nach hinten versetzt, und das Hauptfahrwerk setzt ca. 5 Meter vor der Schwelle auf. Ziellandeübungen machen Spaß!

### **Porta Westfalica, 10:00 Uhr**

Tja, der Herflug war genial, und Andrea, die Frau von André, steht schon winkend mit ihrer Mutter zusammen auf dem Parkplatz. Nach



der Begrüßung beschließen wir, gleich weiter zu fliegen und auf einen Kaffee zu verzichten. Schließlich haben wir ja auch jede Menge Verpflegung an Bord. Also Verabschiedung von Mama, schnell noch ein Foto, und ab geht's. André ist PIC, ich bin Funker und Kameramann. Und nach dem Run-up sind wir um 10:25 Uhr Local Time wieder airborne, und das Geplapper mit Bremen Information geht

von vorne los. Wir bekommen unseren Squawk und Verkehrsinformationen. Aufgrund der ganzen Funksprüche erfahren wir, daß eine Piper mit uns in Formation fliegt, und daß viele, viele andere auch an die See fliegen.

Es wird langsam immer diesiger, und die Verkehrsinformationen beruhigen doch sehr. Es ist sehr entspannend, nicht permanent mit Adleraugen den Luftraum absuchen zu müssen.

## **Irgendwo über Norddeutschland, 11:00 Uhr, FL 55**

Eine Frauenstimme fragt von hinten „seht ihr da vorn eigentlich noch was?“ André und ich - wie aus der Pistole geschossen - „jaaaa!“ André hält die Fluglage mit dem Horizont schön gerade, und wir fühlen uns vor anderem Verkehr sicher, weil FIS uns auf dem Radar hat. Das Filmen habe ich mittlerweile aufgegeben. Ganz schön weiß da draußen. Instrumente scannen - Horizont - Fahrt - Horizont - Höhe - Horizont - Kurs - Horizont. Motorinstrumente - Drehzahl - Tank - usw. usw.



Die Erdsicht beruhigt und macht spass, aber die Flugsicht läßt wirklich zu wünschen übrig. Da: Die Küste! Wasser! Mein erstes Mal über Wasser! André auch. Es ist schön, wie ein Airliner auf dem Weg nach Süden nur noch Wasser unter sich zu haben. Man träumt vom Atlantik und Sonne und Strand und 4 goldenen Streifen und Longdrinks und Hitze und kurzen Hosen und Musik und.... Buff!

Nach zwei Minuten haben wir Juist in Sicht.

Wir brettern von Süden direkt in den rechten Queranflug und reihen uns zwischen drei anderen Fliegern brav ein. Um 11:22 Uhr Local Time setzt André den Flieger mit einer perfekt angewendeten Low-Wing-Technik bei etwas bockigem Wind auf die Schwelle. Schön das Bugrad oben halten zum Bremsen. Uups, die fliegt ja wieder! Eine Windböe hebt uns noch mal kurz an, bevor wir zum Stillstand kommen. Auf dem Flugplatz angekommen, trauen wir unseren Augen nicht - die „IGM“ in Speyer ist ein Keks dagegen - mindestens 825.000 Flugzeuge stehen hier in Reih und Glied - und alle 60 Sekunden landet eine - das ist ja wie in Frankfurt hier..



### **Juist, 12:00 Uhr**

Der Flieger ist verzurrt und die Kutsche bestellt. Der Kutscher ißt gerade Kuchen - wir hofften vergebens, daß der Kuchen im Fahrpreis inbegriffen ist. 14,00 DM pro Nase für eine Fahrt ins Dorf - ganz schön happig. In der Kutsche sitzt noch eine Familie mit Hund, die auch mit dem Flieger gekommen sind. Schnell kommt man ins Gespräch. Er sieht aus wie Elton John, finde ich. Die anderen schauen mich zweifelnd an. Naja, vielleicht die Seeluft...

Tja, nette Pension, kein Stau, keine Termine, kein anderes Bier...Wir schlendern am sonnigen Strand entlang, genießen die Seeluft und so. Wir beschließen abends beim Essen, daß wir am Samstag etwas Inselhüpfen machen.

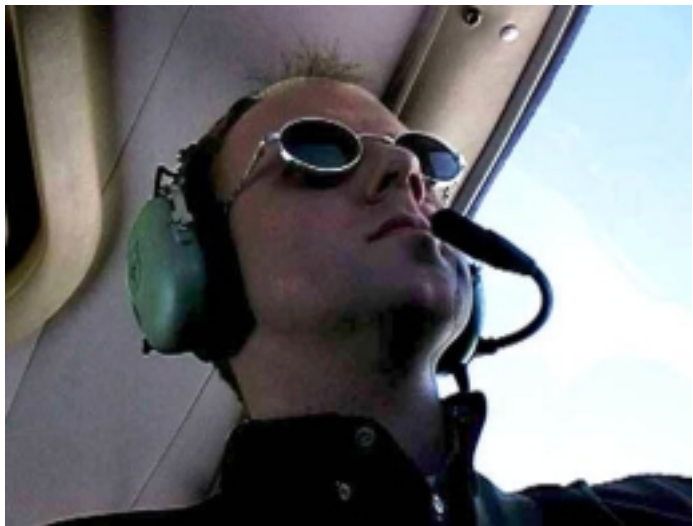


## Samstag, 03.04.99, 11:30 Uhr

Nach dem Superfrühstück und einem Gewaltmarsch an den Flugplatz Juist freuen wir uns auf den Flug nach Wangerooge. Das Wetter ist leicht dunstig aber sonnig. 09:32 UTC. Wir starten. Positiv Rate of Climb.

500 feet. Tolle Sicht. Wir wollen auf 2000 feet steigen, um des lieben Lärmschutz willen und wegen der Vögel und so.

600 feet. Wir erreichen volle IMC-Bedingung. Kein Horizont mehr, und wir sind mit nur 70 Knoten in einer Steigflugkurve! Ganz ruhig bleiben. Nase leicht runter. Kleine Bewegungen! Schräglage reduzieren - Fahrt aufholen - Kurs einstellen - Fluglage - nach 20 Sekunden sind wir wieder Herr der Lage! Überraschende IMC sind nicht ohne!



Im starken Dunst übers Wasser, da erkennen wir schemenhaft Norderney. Okay, wieder etwas sinken und wir entscheiden uns, den Flug fortzusetzen. Unsere Frauen sagen nix mehr... Nach dem „Initial Contact“ ergibt sich folgender Dialog:

„D-EISW, 12 NM westlich, erbitte Landeinformationen“

„D-EISW, wenn Sie länger als 5 - 10 Minuten bleiben wollen, können wir Sie nicht annehmen, wir haben keine Parkplätze mehr frei“

„D-SW, ich ruf zurück“

Pause. Ich sehe André an, er sieht mich an. Wir drehen uns zu unseren Frauen um. Das gleich Schauspiel. Jahreshauptversammlung im Flieger. Wir entschließen uns, nach Langeoog zu fliegen.

„D-SW dreht wieder ab“

„Joo, SW, vielleicht klappt das ja beim nächsten mal, nich. schüs, schüs“

„Langeoog Info, moin, moin, von der D-EISW“ - Pause

„Langeoog Info, moin, moin, von der D-EISW“ - Pause

„Langeoog Info, moin, moin, von der D-EISW“ - Shit!

Jahreshauptversammlung im Flieger. Wir beschließen, nach Norderney zurück zu fliegen. Hier haben wir endlich Erfolg. Um 10:02 UTC setzt André unsere PIPER Archer sicher auf der Runway auf.

Wir sind gespannt auf Norderney. Am Flugplatz überlegen wir uns, mit dem Taxi nach Norderney Stadt zu fahren, als uns vier nette Leute, die gerade auf zwei Tandems angewackelt kommen, ihre Räder anbieten: „Hier, die könnt ihr haben, sind bezahlt, müssen bis drei Uhr abgegeben werden. Wir fliegen jetzt heim.“ Sehr nette Leute, das. André und Andrea das eine, Maro und ich das andere Gefährt. Maro kommt nicht an die Pedale und hängt ziemlich schräg auf dem Fahrrad. Ein kleiner Fahrversuch, und Maro verflucht das Tandem und beschließt, mit dem Taxi zu fahren. André und Andrea fahren mit dem Tandem. Wir mit dem Taxi. Ganz schön weit in die Stadt. Als wir die anderen beiden nach einer Stunde treffen, sind sie ziemlich außer Atem. Also denn. Ab in die Fußgängerzone. Ziemlich häßlich da... Wir schlendern am Strand entlang und stellen fest, daß Juist um einiges schöner ist.

### **Samstag, 13:32 UTC**

Der Rückflug von Norderney nach Juist am Nachmittag war üppig - NonStop in drei Minuten... :-)) Wir tragen im Logbuch großzügige 5 Minuten ein. Schließlich waren wir ca. 12 Minuten mit „Taxi into Park-Position“ beschäftigt:

„D-SW, nach den beiden startenden Maschinen die Bahn überqueren und auf der anderen Seite im Gras parken.

„SW“

„D-SW, die Bahn ist jetzt frei“

„SW überquert die Bahn“

„D-SW, stellen Sie sich am besten neben die blaue „Tobago““

„Neben die Tobago, SW“

„D-SW, wie lange wollen Sie bleiben?“

„Mindestens bis morgen“

„Na, das hätten se denn mal gleich sagen sollen, dann müßten sie doch wieder auf die andere Seite an den Zaun.“

„SW“ grmmpff!

Dort angekommen drehen wir die Haken ins Gras und verzurren den Flieger. Ein Kutscher nimmt uns mit ins Dorf, wir verpennen die Fahrt, es schaukelt so schön. Seeluft macht müde!

Abends ist „Osterfeuer“ am Hafen. Wir gehen auf einen Glühwein und eine Bratwurst dahin, ergreifen dann jedoch die günstige Gelegenheit, um in den sonst überfüllten Restaurants einen schönen Platz zu ergattern. Wir sehen von unserem Fensterplatz aus das Osterfeuer. Schön! Wir sehen, daß alle Leute auf einmal wegrennen. ?? Es regnet wie aus Eimern! Als wir am späten Abend zum Hotel gehen, schwängert dichter Nebel die Seeluft.....

### **Sonntag, 04.04.99**

Am Sonntag war eigentlich schon Schluß mit lustig, aufliegender Stratus und so, die Wetterberatung macht uns wenig Hoffnung. Also auf Juist gestrandet. Wir vergnügen uns den ganzen Tag auf Juist. Und telefonieren oft mit der Wetterberatung. Na gut, schau wir mal wie es Montag wird. Als wir Sonntag Nacht nach dem Fisch nach Hause gehen, ist dicker Nebel angesagt. Oh, oh! :-((

### **Montag, 05.04.99, 08.00 Uhr**

Ich schaue neugierig aus dem Fenster mit Meerblick: 8/8 Stratus in 300 Fuss, Sicht ca. 2,5 km und der Meerblick ist ein Nebelblick! Und im Flugzeug für nur ca. 1,5 Stunden Avgas an Bord, das räumt jeden Gedanken an den Versuch aus dem Weg, „on Top“ nach Egelsbach zu fliegen. :-(((

Meine Marion wird so langsam unruhig. Die Wetterberatung meint, wenn wir das Wetter in Juist für fliegbar halten, sollten wir noch mal anrufen, dann will sie sehen, ob sie einen schmalen Grat zwischen dem Stratus und der herannahenden Warmfront für uns findet. Klingt vielversprechend.

Wir fragen nach dem Trend für morgen - Front! Shit! Also rein vorsorglich zum Flugplatz, Flieger ausräumen, oder aber nach einer Chance zum Fliegen spähen.

## Flugplatz Juist, 10:00 Uhr Local Time

Die „Frisia“ fliegt, also fragen wir den Piloten nach dem Wetter.

„Hallo Käpt'n, wie issn das Wetter da oben?“

Er sagt, in 800 Fuß scheint die Sonne. Wir grinsen.

Wir fragen nach den Bedingungen in Norddeich, weil wir Sprit brauchen, um on Top zu

gehen (Egelsbach meldet „Oscar“)

Er sagt „Naja, ich flieg die Strecke 20x am Tag, ich find die Schwelle mit GPS, aber

wenn du dich hier nicht auskennst, würde ich die Finger von lassen, die Küste ist dicht“

Unser grinsen verblaßt, wir holen dafür unser Zeug aus dem Flieger und gehen ins

Türmchen.

„Jaa, die andern lassen auch alle ihrn fliecher hier stehn, nich, dann solltet ihr auch so tun“

Sehr witzig.

## Flugplatz Juist, 11:00 Uhr Local Time

Um 13.30 h geht die Fähre. Nix wie heim. Hotelzimmer auslösen, Frauenzimmer einpacken und ab an den Hafen. Ca. 4 Millionen Menschen auf Juist (wo waren die alle??) haben die gleiche Idee und stehen in Reihe und Glied und warten auf die Fähre.

Ca. 1,5 h später sind wir auf der Fähre. Eine Familie mit Hund, die vor uns in der Schlange stehen, verkürzt uns erheblich die Zeit - der Hund vor allem, weil er seine Nase in jede Tasche in der Schlange steckt, die geöffnet wird - in der Hoffnung auf ein paar Ostereier. Der hat seinen Spaß - wir auch. Nach einer Stunde Fahrt sind wir an Land.



## **Norden - Norddeich, 14:30 Uhr Local Time**

Nach einer schier endlosen Fahrt mit der Fähre haben wir endlich Festland erreicht. Ich fühle mich wie Popey. Ab hier geht der Streß erst los - André's Vater war auf Spikeroog, der wartet mit dem Auto am Hafen auf uns und kann uns zumindest nach Emden mitnehmen, denn auf der langen Überfahrt mit dem Schiff haben wir in ganz Norddeutschland mit Auto-Vermietstationen telefoniert - hoch lebe der Ostermontagsnotdienstmitarbeiter. Obwohl der ganz schön pampig war. „Ihr seid nicht die einzigen Flieger heute“, hören wir später - man spricht von 30 (!) weiteren. Er hat einen Ford Fiesta für uns. (Fiesta? grmpf! Scheiß Karre! So klein und unbequem. Naja, besser als nix). Nach dem dritten Telefonat mit dem Kerl (D1 - Sender auf dem Wasser sind selten) verdreht André die Augen: „Sag'n se mal, von Mann zu Mann Herr Meier, Sie wissen das doch schon länger, daß Sie ein Auto brauchen!“ sagt der Sixt-Mensch. Scheinbar ist er beleidigt, weil wir ihn bei seinem Osterbraten stören. Naja....

Also nach Emden zu Sixt. Alle anderen wollen auch von Norddeich nach Emden. Stau! André's Daddy muß weiter, da er am nächsten morgen nach Marokko fliegt, er kann aber zumindestens Andrea (André seine Holde) mit nach Hause nehmen.

## **Emden, 16:30 Uhr Local Time**

Wir warten im Café auf die verabredete Uhrzeit 17:30h und gehen dann zu Sixt. Keiner da! Wir warten. Kommt keiner! Wir schauen uns gelangweilt auf dem Platz um und beschließen einstimmig, anstatt einem Fiesta einen BMW, GOLF oder RENAULT zu mieten, der Fiesta ist zu klein und unbequem und überhaupt.

Wir warten! Scheiß Ostermontagsnotdienstmitarbeiter! Ein weiterer Anruf bei der Notrufnummer läßt uns erfahren, daß er unterwegs ist. Nach einer weiteren halben Stunde ist er da.

Um 18:30 h ist der Mietvertrag für einen Golf perfekt und wir starten in Richtung Egelsbach. Osterverkehr. Alle anderen starten gleichzeitig in Richtung Egelsbach! Stau! NDR meldet 70 Kilometer auf Südkurs! Wenigsten haben wir einen Golf - zuverlässig, bequem.

Wir entschließen uns für den kleinen Umweg über die A 31. Alle anderen auch! Stau! Ich hasse Stau! Der Golf ruckelt, als wir das Ende der Schlange erreichen. Ich gebe Zwischengas. Er ruckelt. Die vielen bunten Lampen im Cockpit signalisieren mir, daß er aus ist. Wiederanlassen -



nöö. Ich hungere mich mit Anlasser im 2. Gang von der Kreuzung. Nach ein paar Versuchen springt er an. Mit einem gezielten Vollgasstoß erwecke ich ihn zu neuem Leben. Scheiß Karre!! Wir beschließen einen Imbiß bei McDonalds einzunehmen. Ab da mit dem Mietwagen im Osterverkehr nach Egelsbach - ab da mit dem eigenen Töff nach Hause.

### **Weilrod, 06.04.99, 02:00 Uhr Local Time**

Der Tag endet hier. Der Ausflug auch. Schön war's. Bis Montag morgen jedenfalls. Wir freuen uns auf das nächste mal, denn kein Ausflug ist wie der andere.

Am Samstag fliegt ein Fluglehrer von unserem Verein nach Helgoland in Urlaub, der hat glücklicherweise noch zwei Plätze in der „Papa Lima“ frei... Wir hoffen, das Wetter spielt mit.

Aber lieber so, als die Statistik anzuführen („Fortsetzung eines VFR-Fluges in IMC kostete die 4 Insassen ....“)

Thorsten Neitzel

## **Anhang**

Um das „fliegerische Flair“ nicht zu zerstören, habe ich einige Fachausdrücke sowie etwas Fliegerjargon verwandt. Für die Nicht-Flieger hier eine kleine Übersetzung der im Text kursiv dargestellten Worte:

### **IFR Instrument Flight Rules,**

das sind Flüge, die durch Radar geführt werden, ohne Sichtkontakt nach außen. Man benötigt eine spezielle Ausbildung und jede Menge fliegerischer Erfahrung.

### **VFR Visual Flight Rules**

das sind die Sichtflugregeln, die für die kleinen einmotorigen Flugzeuge in der Regel benutzt werden. Hierfür müssen bestimmte Sichten gegeben sein, man darf z.B. nicht in Wolken fliegen

### **09 / 27**

Kurzbezeichnung der Landebahn, mit Angabe der Himmelsrichtung (09 = 090°, also Osten)

### **Midfield-Crossing**

Beliebtes Spiel der Egelsbacher Piloten: Man fliegt von Egelsbach über den Frankfurter Flughafen nach Frankfurt und freut sich über die tolle Aussicht. Da man in der Regel die beiden Landebahnen genau in der Mitte kreuzt, heißt es Midfield-Crossing

### **Prop Clear**

Englisch für „Propellerbereich frei“. Man ruft dies vor dem Anlassen des Triebwerkes aus, um sicherzustellen, daß man kein Hackfleisch produziert...

### **QNH 1016**

Angabe des Luftdruckes in Hektopascal, dient dem Piloten zur Einstellung seines Höhenmessers

## **Run-up**

Vor dem Flug werden die Funktionen des Flugzeuges geprüft, dazu gehört auch das Abbremsen des Motors, um die Zündanlage zu testen.

## **Squawk 3701**

Die Einstellung am Sekundär-Radar-System (Transponder) im Flugzeug, damit der Radrlotse uns auf seinem Bildschirm eindeutig identifizieren kann.

## **Altitude**

Angabe der Flughöhe in Feet über dem Meeresspiegel (1000 Meter entsprechen ca. 3300 Feet)

## **FL**

FlightLevel oder Flugfläche. Über einer bestimmten Höhe wird die Höhe in Flightlevel angegeben. FL 55 entsprechen ca. 5500 Feet

## **request**

anfordern, erbitten

## **METRO VOR**

Funknavigationsanlage (VOR) mit der Bezeichnung Metro, zwischen Frankfurt und Gießen

## **Descend**

Sinkflug

## **Schwelle**

Aufsetzpunkt der Landebahn, meistens mit „Zebrastreifen“ gekennzeichnet.

## **PIC**

Pilot In Command - Verantwortlicher Pilot

***Airborne***

abgehoben, gestartet

***Low-Wing-Technik***

Landetechnik bei Seitenwind. Man läßt die dem Wind zugewandte Tragfläche etwas nach unten hängen und gleicht damit den Wind aus, um nicht von dem geplanten Flugweg abgetrieben zu werden

***IGM***

Internationale Gebrauchflugzeug Messe

***Positiv Rate of Climb***

englisch für den freudigen Ausspruch: "Wir steigen wirklich"

***UTC***

koordinierte Weltzeit. In der Sommerzeit zwei Stunden unterschied zur Armbanduhr

***IMC***

Instrument Meteorological Conditions - Keine Sicht nach Außen, kontrollieren der Fluglage ist dann nur noch mit Hilfe der Flugzeuginstrumente möglich

***Initial Contact***

Einleitungsanruf per Funk z.B. bei einem Flughafen oder Radarlotsen



