



**The
loneliness
of the
long
distance
runner**

Björn Rieger

**The
loneliness
of the
long
distance
runner**

Björn Rieger

Copyright 2000 © Björn Rieger

Juni 2000

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Genehmigung

Mittwoch, 07.06.2000, ich sitze im Büro in der Küche mit den Kollegen und esse zu Mittag.

Mein Handy klingelt. Peter Walluf ist dran. Er fragt mich, ob ich Lust hätte eine KATANA aus Jerez.....? Er muß nicht weiter reden, ich falle ihm Mitten im Satz ins Wort und frage nur noch: "WANN???"

Peter sagt mir zu, er wolle sich um alles kümmern und sich wieder melden.

Zwei Stunden später klingelt mein Handy wieder. Peter ist dran und sagt, ich solle mich mit Air Frankfurt in Verbindung setzen und mit einer Mitarbeiterin dort alles Nähere regeln. Als Termin für den Überflugsflug wählen wir die übernächste Woche aus.

Frau Sahmer von Air Frankfurt vereinbart mit mir einen Termin für die Übergabe des Reisekostenvorschusses für den kommenden Mittwoch und erklärt mir das procedere für den Hinflug mit einer Aero Lloyd Maschine.

Dienstag, 13.06.2000, ich sitze gegen Morgen im Büro und mein Handy klingelt. Frau Sahmer ist dran. Sie wisse noch nicht, ob der Flug nicht ausfallen müsse, an der D-ENON wäre irgend etwas mit der Zündung nicht in Ordnung, man wolle das nochmals prüfen, sie würde mir dann spätestens morgen früh Bescheid geben.

Gegen 21.30 ruft Frau Sahmer dann an und erklärt, die D-ENON wäre doch in Ordnung, man habe die Zündkerzen gewechselt und sie laufe jetzt wieder einwandfrei. Gut denke ich mir, dann ist ja alles in Ordnung.

Freitag, 16.06.2000 gibt mir Frau Sahmer meine Flugdaten für den Hinflug an. Es geht am Montag, 20.06. um 06.35 Uhr los, ich soll aber mindestens 1,5 Stunden früher dort sein, da ich ein Stand-By Ticket habe. Klasse denke ich mir, das heißt dann 04.00 Uhr aufstehen (leider nicht UTC) und zum Flughafen fahren.

Montag, 20.06.2000, 04:00 Uhr. Der Wecker klingelt. Es geht endlich los. Ich schnappe mein Gepäck und fahre zum Flughafen. Erst ins Terminal 1 an den C&N Schalter, das Ticket holen und dann in die Tief-

garage im Terminal 2, das Auto parken. Im Gepäck habe ich: diverse Kleidungsstücke, NAV-Rechner, Navigationsbesteck, ICOM, Garmin 195 (nochmals Danke, lieber André), Kniebrett, Karten Stuttgart und Frankfurt und eine Videokamera. Karten von Spanien und Frankreich habe ich leider nicht, die soll ich von Jerez aus mitnehmen weil Peter und ich sie nach unserem Hinflug im Oktober dort gelassen hatten. Schade, dann kann ich die Flugvorbereitung erst vor Ort machen, das kostet dann wieder Zeit.

Gegen 09:00 Uhr schlagen wir in Jerez auf und nachdem ich mein Gepäck unbeschadet und vollständig in Empfang genommen habe, treffe ich in der Vorhalle Heinz Göldner, der mich freundlich begrüßt und herzlich Willkommen heißt.

Mit Heinz fahre ich zum Büro der Flugschule und beginne mit der Flugvorbereitung. Das heißt konkret: Strich in die Karte, Flugplanungsf formular ausfüllen, GPS programmieren (jeden Waypoint einzeln, da in der Datenbank von Garmin nicht alles drin ist, was spanische Controller wissen wollen)etc. Heinz holt das Wetter für mich und beruhigt mich dahingehend, daß er sagt, der Wetterfrosch spreche von besten Bedingungen und die Staubewölkung, die ich im Anflug vom Flugzeug aus gesehen habe, wäre nur ganz dünn mit vielen Löchern, das sei alles kein Problem. Wenn Heinz das sagt, wird das schon stimmen, denke ich mir und wie zum Beweis legt mit Heinz alle Metars und die Windkarten vor. Er versieht die Windkarte noch mit meinem voraussichtlichen Weg und schon (2 Stunden später) ist die Flugplanung für die erste Etappe bis nach Montpellier fertig. Nun noch schnell den Flugplan aufgeben. Der freundliche Mitarbeiter von AIS erklärt sich bereit, uns noch die Anflugkarten für alle Plätze auf meinem Weg durch Spanien zu kopieren. Während ich mir schnell noch ein paar DM in Peseten umtausche, wartet Heinz im AIS Büro. Als ich nach dem Geldwechseln und einem Personal Drain zurückkomme, steht Heinz mit verzweifelterm Gesichtsausdruck vor mir. Man stelle sich vor: in diesem Büro gibt es ca. 5 Schreibtische. Auf jedem Schreibtisch ist neben einem Telefon auch ein relativ neu aussehender Computer mit eigenem LASERDRUCKER (HP, was sonst) aufgebaut, nur ein Kopiergerät haben die da nicht. Der Mitarbeiter hat uns allen Ernstes ca. 3m Faxpapier (endlos) mit den Anflugkarten übergeben. Die hatten dort tatsächlich kein Kopiergerät.....ich habe Heinz dann die Originalkarten mit dem Versprechen, sie umgehend zurückzuschicken aus dem Kreuz geleiert.

Nun raus zum Flugzeug. Es ist mittlerweile sehr windig geworden aber egal, das macht nichts, denke ich. Die D-ENON kenne ich ja nun schon, ich habe sie schließlich aus Egelsbach auch nach Jerez geflogen. Heinz hat sie schön voll getankt, das Öl ist aufgefüllt und nach einem kurzen Check lasse ich den Motor an .

Öldruck o.K., Benzindruck o.K., Lichtmaschine lädt, Horizont prüfen—hängt noch, na gut denn, der kommt schon noch, das kennt man ja zur Genüge. Funk an und Rollfreigabe holen. D-ON taxi to holding point runway 15 at intersection ECH. Gesagt getan. Nach dem Zurücklesen folgt sofort die Aufforderung den Turm zu rufen und “ready” zu reporten. Im Vorbeirollen winke ich nochmals Heinz und stehe kurze Zeit später am Holding point ECHO um die Magnetchecks und die Propellerverstellung sowie die Vergaservorwärmung zu checken. Alles in Ordnung....D-ENON Taxi Holding Point Runway 15, Ready for Departure.

Nach kurzer Rückfrage bei einem Airliner, der sich anscheinend im Anflug befindet, bekomme ich mitgeteilt, daß der Airliner sich in einem 8 Meilen Final befindet und ich einen Immediate Take-Off machen könne, wenn ich will. Ich will und drehe sofort auf die Bahnrichtung während ich den Gashebel langsam bis Anschlag nach vorne schiebe. Willig dreht der Motor hoch. Nun noch die Fläche in den Wind hängen (in Böen bis zu 16 Knoten das von der linken Seite) und schon bin ich Airborn. Es folgt wegen verschiedener Böen in Bodennähe ein kurzer Kampf mit der Maschine doch ich obsiege und gewinne zügig an Höhe. Der Tower hatte mich gebeten, möglichst früh nach links wegzudrehen, damit er den Weg für seinen Airliner frei hat. Ich drehe nach links weg und bekomme die Aufforderung, Jerez Approach zu rufen. Die Approachfrequenz verlangt von mir, ECHO Point zu melden, was ich auch kurze Zeit später tue. Mein Kurs führt mich nun in Richtung Meer und Malaga. Auf dem Weg dorthin habe ich eine Gebirgskette zu überfliegen. Wie schon vorher beim Anflug auf Jerez aus dem Airliner gesehen, ist diese Gebirgskette von einer lockeren Bewölkungsschicht bedeckt. Das schreckt mich nicht sonderlich, da der Wetterbericht von optimalen Bedingungen gesprochen hat und die Bewölkung laut diesem Bericht bei Malaga Broken in 3000 sowie Few in 1500 sein soll, im weiteren Verlauf der Strecke, bei Almeria, sind die Bedingungen sogar besser: Few in 2500. Das heißt mein Loch vom Dienst habe ich auf jeden Fall. Es stört mich auch nicht als die Bewölkung unter mir sich verdich-

tet, da ich weiß, das ich in ca. 6000 Fuß sowieso über die Gebirgskette komme, ohne Gefahr zu laufen mit irgendeinem Cumulus Granitus zu kollidieren. Die Gebirgskette wird überflogen und die Staubewölkung unter mir ist komplett dicht. Kein Loch vom Dienst zu sehen. Na, macht nichts, ich bin ja noch kurz vor Marbella und die Pflichtmeldepunkte von Malaga habe ich sowieso im GPS programmiert, die "sehe" ich auch so.

Nun ist knapp über eine Stunde Flugzeit um. Ich bin ca. 5 NM vor dem Pflichtmeldepunkt Whiskey 1 von Malaga. Ich fliege in 6000 Fuß und habe immer noch keine Erdsicht. Notfalls, so denke ich, seilst Du Dich über dem Meer ab. Ein kurzer Blick auf die Instrumente läßt mich davon Abstand nehmen: Es ist soweit alles in Ordnung, nur.....der künstliche Horizont hängt immer noch auf halb Acht. Ich versuche über den Cage Knopf die Anzeige zu korrigieren, doch trotzdem ich über den Wolken sehr ruhig und gerade fliege tut sich nichts, im Gegenteil, die Anzeige wird nur noch schief. Tja, sage ich laut übers Intercom zu mir selbst, dann müssen wir halt doch bis auf das Loch vom Dienst warten und dann unter die Wolkengrenze sinken. Zuerst melde ich aber bei Malaga Approach meine Annäherung an Whisky 1. Der Controller erfragt der Reihe nach nochmals meine Kennung, meinen Luftfahrzeugtyp und meine aktuelle Höhe. Ich antworte ihm und nenne zusätzlich meinen aktuellen Squawk. Daraufhin bekomme ich mitgeteilt, daß ich sehr schlecht zu verstehen bin und einen anderen Squawk rasten soll. Ich wiederhole den Squawk und raste ihn, doch ca. 1 Minute später werde ich wieder angesprochen:

Controller: D-ON affirm your Squawk is 5550?

Ich: D-ON affirm.

Controller: D-ON squawk IDENT.

Ich drücke den Knopf, doch er kann mich offensichtlich immer noch nicht empfangen. Controller: D-ON descend to Altitude 3000 feet!

Aha, jetzt komme ich ihm in den Anflugsektor, der Andrang auf der Frequenz ist ja auch groß genug, denke ich, sehe aber immer noch kein Loch vom Dienst.

Ich: D-ON negative, due to wheather conditions I will have to stay in this Altitude.

Controller: D-ON affirm you have Ground Contact?

Oh, Oh, da hilft jetzt auch kein Schummeln, wenn ich nicht sinken kann, muß ich es ihm schon sagen spreche ich wieder laut zu mir.

Ich: D-ON negative, I'm on Top.

Controller: D-ON in this case turn right, heading the sea and report ground contact.

Natürlich könnte ich jetzt auch noch umdrehen, das Benzin langt dafür noch bequem. Ich drehe mich um und versuche nach hinten zu schauen: Wohin ich auch schaue sind nur Wolken.

Ob Jerez mittlerweile auch schon von Wolken bedeckt ist??

Wird Almeria wieder eine akzeptable Erdsicht vorweisen können?

Mein GPS zeigt mir, daß ich nunmehr ca. 2 NM westlich Malaga Airfield bin.

Der Mann kann nicht anders denke ich mir, drehe nach rechts und hoffe das Beste.

Tatsächlich, schon bald kann ich, unterbrochen von ständigen Nachfragen des Controllers, ob ich denn nun Ground Contact hätte, von 6000 Fuß auf 3000 Fuß sinken. Was mache ich jetzt nur, soll ich doch durchsinken?? Schließlich bin ich jetzt schon auf 3000 Fuß und ein paar kleine Wolkenfetzen habe ich jetzt sowieso schon durchfliegen, weit nach unten kann das nicht mehr sein, also was tun??

Ich: D-ON still negative on ground contact, what is the ceiling over the sea?

Controller: D-ON the ceiling is about 1000 feet.

Der Controller scheint zu merken, daß ich dies nicht so recht glauben will und bestätigt mir die 1000 Fuß erneut.

Das würde ich ja gerne glauben, aber ich will wirklich nicht ohne Horizont da durchsinken. 1000 Fuß sind im Ernstfall nicht viel um eine unkontrollierte Fluglage zu recovern, doch was ist denn das da??? Mensch das sieht aus wie das Meer. Ich reiße mir die Sonnenbrille vom Kopf um besser in dem Grau der Wolken sehen zu können. Tatsächlich, links hinter einem Wolkenturm, den ich soeben durchfliegen habe sehe ich eine Art von Straße in den Wolken. Diese führt über Wasser mit einer Breite von ca. 250m in Richtung Land zurück.

Ich: D-ON have Ground Contact now, will turn left immediatly, descending to 1000 feet.

Controller: D-ON roger, report when field in site.

Ich drehe den Flieger nach links, Bank fast 90 Grad aber egal, diese Lücke muß ich treffen, — getroffen, nur noch ein paar kleine Wolkenfetzen durchfliegen, dann ist es geschafft.

1500 Fuß: Wolken!

1200 Fuß: Immer noch Wolken!

1000 Fuß: Verdammt noch mal.....

700 Fuß: Gott sei Dank!

Ich: D-ON could you give me a Vector to the field?

Controller: D-ON on your 11 o'clock position you can see a river, slightly to the left is the field, report when field in site.

Der Flugplatz kam tatsächlich in Sicht. Ein paar Minuten und ein kurzes Holding abeam the Tower später hatte ich wieder Boden unter den Rädern. Ich bedankte mich mehrfach beim Controller für seine Hilfe und kurz darauf brachte mich ein Follow Me Car zu einer Parkposition in der General Aviation – Ecke.

Im GAT wurde ich sehr freundlich empfangen, allerdings sprach man nur mäßig Englisch. Immerhin verstand ich, daß es zwei Möglichkeiten gäbe, zu einem neuen Wetter, einem neuen Flugplan (notfalls in Ameisenkniehöhe über die Küste) und zur Bezahlung meiner Landegebühren zu kommen:

Möglichkeit eins sah vor, daß ich nach Bezahlung von 3.700 Peseten (ca. 45 DM) den hervorragenden Service der örtlichen Handling – Station in Anspruch nehmen könnte, die mir alle Probleme aus der Hand nehmen würden.

Möglichkeit zwei versprach mir die Freude eines ca. 4-5 KM langen Fußmarsches zum Hauptterminal und zurück unter vollem Gepäck versteht sich, denn ich konnte schlecht sämtliche Ausrüstung in meiner Tasche im Flugzeug lassen.

Mein natürlicher Geiz trieb mich zu Möglichkeit zwei und während ich am Flugzeug das GPS und ein paar Karten in meine Tasche packte, wurde ich freundlich auf Deutsch angesprochen:

Wo kommst Du denn her? Bist Du gerade gelandet oder fliegst Du gerade weiter?

Die Stimme gehörte zu Wolfgang, der mit einem Partner den Aeroclub Bahia de Malaga leitet. Wir unterhielten uns kurz und er bot sich an,

mich wenigstens zum Terminal zu fahren. Weiterhin sagte er mir zu, daß ich ab 15.30 Uhr Lokalzeit in den Clubräumen jederzeit Hilfe durch Ihn oder einen der Fluglehrer haben könne, sofern benötigt.

Am Terminal angekommen, schickte mich Wolfgang in den 2. Stock ins Met-Büro. Im Met- Büro empfingen mich zwei freundliche Damen, die mir umgehend METAR und Satellitenbild aus dem Rechner holten. Das Satellitenbild auf dem Farbbildschirm zeigte mir ganz Spanien in besten Wetterbedingungen, bis, ja bis auf einen klitzekleinen Wolkenfetzen in der Gegend zwischen Marbella, Malaga und etwas westlich von Almeria. Ich hätte laut fluchen können, aber das nutzt ja bekanntlich nichts. Mittlerweile schien draußen wieder die Sonne.

Nun schnell einen Flugplan aufgeben, die Landegebühren bezahlen und zum Flugzeug gelaufen. Das AIS Büro war im 4 Stock. Ich füllte meinen Flugplan nach Murcia / San Javier aus und wollte den Flugplan aufgeben. Man schickte mich in den 2.Stock zum Bezahlen der Landegebühren und von dort in den 4. Stock zurück, um den Flugplan abstempeln zu lassen.

Während meines 20 Minuten Fußmarsches zurück zum GAT hatte ich ständig die malerische Kulisse eines Fabrikgebäudes zu meiner linken vor Augen. Dort wäre ich gerne "eingefallen" um die Produktion einer Arbeitsstunde zu eliminieren. Nein, ich war nicht etwa zu den Anarchisten übergewechselt, es handelte sich um die weltberühmte San Miguel Brauerei, die ihren Hauptsitz direkt gegenüber des Terminals und des GAT hat. Nach Erreichen des GAT, dem Durstlöschen Mittels einer Coca Cola aus dem Automaten, sowie einem Telefonat mit André (verbunden mit mehreren Danksagungen wegen der Leihe seines Garmin 195) verstaute ich das Gepäck, machte die üblichen Vorflug – Checks und flog in Richtung Almeria davon. Ein zwischenzeitlicher Personalwechsel der Controller von Malaga Approach und Malaga Tower ersparte mir etwai-ge Sprüche ob meiner Absicht zum Weiterfliegen etc.

Ich flog also weiter. Die Wolkenlücke, die über Malaga für strahlenden Sonnenschein gesorgt hatte war mittlerweile verschwunden, das Wetter war aber gut genug, um ca. 200 Fuß unterhalb einer geschlossenen Wolkendecke in 500 Fuß MSL zu fliegen. In der Gegend von Almeria wurde die Ceiling tatsächlich ca. 2.500 Fuß hoch.

Mein Ziel Murcia / San Javier hatte ich bald erreicht. Der Spritverbrauch lag erwartungsgemäß bei knapp 18 Liter /Stunde. Da noch ausreichend Zeit bis Sunset vorhanden war, entschloß ich mich bis Alicante weiterzufliegen. Also gab ich den Flugplan auf und flog nach Alicante. Dort angekommen, stand mir noch ausreichend Zeit zur Verfügung, um rechtzeitig vor Sunset in Valencia zu sein. Also Flugplan aufgeben und los geht's. Unter Abkürzung der Küstenlinie im Landesinneren (die Ceiling hatte sich mittlerweile komplett aufgelöst und CAVOK herrschte im gesamten Umkreis vor) erreichte ich Valencia 5 Minuten vor Sunset. Von meiner Parkposition am GA - Parking 2, neben diversen Flugzeugleichen (alleine ca. 15 polnische Dromader Sprühflugzeuge standen in desolatem Zustand in unmittelbarer Nähe, ganz zu schweigen von einer Cheerokee Six auf platten Reifen und zweier Zweitmot - Kadaver hinter mir) wurden ich und die 4-köpfige Besatzung einer TB 20 mit N - Registrierung, die kurz nach mir gelandet war, nach 15 Minuten Wartezeit zum GAT gefahren. Von dort lief ich ca. 1KM zum Terminal und sprang in ein TAXI. Dem Fahrer erklärte ich in meinen wenigen spanischen Sprachbrocken, daß ich ein Hotel der mittleren Preisklasse suchte und morgen wieder abreisen wolle. Der Taxifahrer versprach mir eine günstige Pension in Strandnähe mit gutem Essen zu einem Preis von ca. 5.000 Peseten die Nacht. Das ganze entpuppte sich dann als üble Absteige im finstersten Hafenviertel, doch da es mittlerweile 22.20 Uhr war und ich seit meinem opulenten Frühstück an Bord der Aero Lloyd gegen 7.30 Uhr nichts mehr gegessen hatte blieb ich an Ort und Stelle, wo mir dann beim einchecken direkt an der Rezeption von einem freundlichen jungen Mann Kokain angeboten wurde.

Ich versteckte also mein empfindliches elektronisches Gepäck unter einem Bett, stellte die restliche Tasche (mit den Kleidungsstücken und Toilettenartikeln) auf das Bett. Dann trat ich den Weg in die nahegelegene Innenstadt an, wo ich dringend Bargeld holen mußte. Der Weg dorthin wurde mir vom Anblick liebevoller Straßendirnen, freundlich aussehender Drogendealer und lustig schaukelnder Autos am Wegesrand versüßt. Den Rückweg trat ich dann in einem Taxi an, daß ich sogar ohne mich auf die Straße zu legen zum Anhalten bewegen konnte.

Das barmherzige Abendessen in der Pensionscafeteria spülte ich mit mehreren Cerveza Grande herunter, begab mich zu Bett, wo ich noch ca. 1 Stunde unter ständigem Piepsen (wie zur Hölle geht dieses nervige Piepsen am Garmin 195 aus?) meine Route für den nächsten Tag einprogrammierte.

Am nächsten Morgen verließ ich gegen 7.20 Uhr die gastliche Stätte und ließ mich per Taxi zum Flughafen fahren. Dort angekommen machte ich im AIS Büro den Rest meiner Flugplanung fertig, holte mir das Wetter und zahlte meine Lande- und Abstellgebühr. Die Besetzung im AIS Büro sowie dem MET Büro war äußerst freundlich, kopierte mir ohne Murren sämtliche fehlende Anflugkarten, auch von Frankreich, füllte mir das Flugplanformular aus, bot alle erdenkliche Unterstützung, holte mir französische Wetterinfos und war überhaupt das netteste was ich in Valencia an Menschen erlebt habe.

Nach soviel Freundlichkeit und optimalem Service verließ ich Valencia halbwegs versöhnt und machte mich auf, den Nord – Osten von Spanien mit den geheimnisvollen VFR Korridoren von Valencia und den sagenumwobenen Tälern der Pyrenäen im Grenzbereich zwischen Girona und Perpignan zu erkunden. Spanien lag nun fast hinter mir und ich muß sagen, daß die dortigen Controller immer freundlich waren und, nachdem ich zwecks einer besseren Verständigung das Headset getauscht und das eigentliche Mikrofon an dem langen Mikrofonarm hinter mir in meinen Pullover eingewickelt hatte, verstanden mich und meine Anliegen eigentlich immer.

Nun war ich in Frankreich und meine nächste Landung war mit Annäherung an Perpignan kurzfristig vorgesehen.

Perpignan Approach teilte mir die Landerichtung (15) und das QNH (1020) mit und übergab mich an Perpignan Tower.

Dort war man sehr freundlich, gab mir Verkehrshinweise und die Landefreigabe, verbunden mit einer Windmeldung über 150/19G28. Meine Bitte "Dimm the Wind" wurde nicht befolgt. Nach einem etwas komplizierten Parkverfahren (D-ON behind the white line please, no, ON, left side of the SOCATA TB 10, OK, this is O.K., ON)

Konnte ich Benzin fassen und verschwand im Terminal, wo ich ein Frühstück und etwas zu trinken bekam.

Mit frisch gefüllten Tanks (KATANAs und meiner) ging es weiter über Beziars, Montpellier, Orange, Grenoble und mehrere kleinere Flugplätze. Die meiste Zeit dieses Fluges war ich auf einer Approach - Frequenz oder einer Info - Frequenz gut behütet mit Verkehrsinformationen und freute mich über eine Groundspeed von bis zu 144 Knoten auf dem

Garmin 195 im Rhonetal. So geschah es, daß ich gegen 19.30 Lokalzeit mit Colmar – Houssen Funkverkehr hatte. Ich teilte mit, daß ich ca. 10 Minuten südlich sei und Landeinformationen zwecks Betankung wünsche.

Diese wurden mir auch gegeben, allerdings mit dem Hinweis, daß die Tankstelle bereits geschlossen sei. Ich dachte nur: Scheiße, Du Depp hast in Valence nicht getankt, so wie Du es ursprünglich vor hattest. Das ist uns schon damals beim Hinflug nach Jerez passiert, da war die Tankstelle auch geschlossen und hat und ca. eine Stunde Zeit gekostet. Einen Flugplan nach Lahr aus der Luft wollte man nicht akzeptieren, Saarbrücken war zu weit (ich war bereits 3,5 Stunden mit der selben Tankfüllung unterwegs), also blieb mir nichts anderes als die Landung in Colmar-Houssen. Auch der Versuch, Autobenzin zu bekommen, wurde von mir wegen der Fortgeschrittenen Zeit (EDFE macht bekanntlich im 21.00 Uhr lokal zu) verworfen. Das hätte ich nun wirklich nicht mehr geschafft, zumal die französische Flugaufsicht um 20.00 Uhr lokal zu macht und der benötigte Flugplan dann nur noch über Umwege in französischer Sprache abgegeben werden kann. Also mußte ich die Nacht in Colmar verbringen. Ich weiß, es könnte schlimmer kommen!

In Anbetracht der Bleibe der letzten Nacht war das Novotel Colmar – Houssen purer Luxus. Also in die Dusche, frische Klamotten an und zu Abend essen. Das Ambiente im Novotel Restaurant am Flugplatz war wirklich ansprechend: Freundliche Bedienung, gute Qualität bei Speisen und Getränken und der Blick auf ein fast leeres Flugfeld mit leider nur noch zwei Flugbewegungen hatte was für sich.

Am nächsten Morgen dann ein kleiner Schock:

Beim Starten in Alicante hatte ich es zuerst gemerkt. Der linke Magnet hatte einen Drehzahlabfall von ca. 400 U/Min., die Maschine schüttelte sich wie ein nasser Hund. Ich schob das ganze auf meine moderate Reise – Leistungs –Einstellung und startete trotzdem. Die Leistung auf dem Flug (95 – 100 Knoten IAS bei 26 Inch H.G. sowie 2.400 U/Min) sprach für normale Flugleistungen. In Perpignan war das Problem (wohl wegen der guten Kühlung durch den starken Wind direkt von vorne) während meines Magnetchecks wieder verschwunden. Der Benzinverbrauch bis dorthin entsprach mit 17,66 Litern den üblichen Konditionen. Der starke Rückenwind im Rhôneetal hat mich auch nicht stutzig werden lassen. Einzig die geringe Steigleistung kurz vor Colmar zum

Vermeiden der LF-R bei Colmar – Meyenheim von ca. 300 ft/Min in einer Höhe von 4.000 Fuß hätte mich eigentlich stutzig machen müssen.

Das dadurch bei letztlich geringerer Leistung der Benzinverbrauch in die Höhe geht, das wiederum hatte ich nicht erwartet. Nach meinen Berechnungen hätte ich bei einer ausfliegbaren Spritmenge der DV 20 von 77 Litern noch ca. 12 Liter im Tank haben müssen.

Nachdem der Tankwart 74 Liter aufgefüllt hatte, war ich dann doch ein wenig geschockt. Ich hatte lediglich 3 Liter Benzin im Tank. An die Folgen eines Durchstarte – Manövers will ich hier lieber nicht mehr denken, es ist ja nochmal alles gut gegangen. Die Nachwelt aber sei gewarnt:

Lieber einen Tankstop mehr, als ohne Sprit auf die Nase fallen!!!

Der Start in Colmar (die Magnete zeigten beim Run-up – Check keinerlei Auffälligkeit) wurde wegen Bauarbeiten auf dem Taxiway von der Insektion EC ausgeführt. Das hätte ich mir besser verkniffen, denn nach ca. 700m Runway hob ich ab (die Runway ist ab EC ca 950m lang) und hatte wegen eines, nach der nun erfolgenden Motorerwärmung unweigerlich folgenden Leistungsabfalles auf dem linken Magneten, große Schwierigkeiten die Häuser in Startrichtung 19 in einer Höhe von ca. 100m AGL mit einer Geschwindigkeit von ca. 65 Knoten zu überfliegen. Es kostete übrigens eine große Überwindung nach dem Take – Off und mit niedriger Geschwindigkeit auf Häuser zuzufiegen, ohne dabei zu ziehen..... ein Stall in Bodennähe wäre die unweigerliche Folge gewesen. Auch hier sieht man wieder, das nicht ein einzelner, sondern die Addition von mehreren Fehlern zum Unglück führt. In obiger Situation ein einziger Fehler mehr und es wäre passiert!

Der Flug nach Egelsbach erfolgte nach dem Schreck beim Take – Off recht unspektakulär. Ich flog nach dem Verlassen der Platzrunde von Colmar-Houssen über Lahr, Karlsruhe – Forchheim, vorbei an Speyer und Mannheim sowie Worms über Ried VOR nach Delta und Egelsbach.

Fazit:

Es war eine großartige Erfahrung einen solchen Langstreckenflug hinter mich zu bringen. Zwölf hochinteressante Flugstunden bereichern

mein Logbuch. Ich bin durch halb Europa geflogen, doch an einen Genuß der Landschaft war vielfach in Anbetracht der navigatorischen Aufgaben, des Funkverkehrs und der technischen Probleme nicht zu denken. Der Hinflug nach Jerez im Oktober, zusammen mit Peter Walluf, hatte mehr Spaß gemacht, man mußte sich nicht ständig konzentrieren, konnte mehr schauen und hatte vor allem immer jemand zum Unterhalten.

A propos Reden: Das Fliegen im benachbarten Ausland ist bezüglich des Funkverkehrs nicht so schwierig, wie man es erwarten könnte. Auch die Verständigung mit den vielfach gescholtenen Franzosen in englischer Sprache war ziemlich problemlos, die Spanier sprachen zwar mit Akzent aber immer verständlich.

Ich würde es jederzeit wieder tun.....

Björn Rieger

