

An aerial photograph of an airport runway at night. The runway is illuminated by a central line of lights and side lights, receding into the distance. The sky is filled with heavy, grey clouds, and the surrounding landscape is dark and flat.

Birgit Wennholz-Nienbecker  
Siegfried H. Kottysch

# Meet you in Egelsbach



Birgit Wennholz-Nienbecker  
Siegfried H. Kottysch

# Meet you in Egelsbach

Birgit Wennholz-Nienbecker  
Siegfried H. Kottysch  
„Meet you in Egelsbach“  
© 2001

Nachdruck oder Veröffentlichung ohne die ausdrückliche  
Genehmigung der Verfasser ist nicht erlaubt

7:30 Uhr in Georgsmarienhütte, das Tageslicht blendet, der Wecker krächzt und wird gleich kräftig angebläfft.

Glücklicherweise funktioniert er mit Voice control und zwingt mich nicht noch, meinen Arm auszufahren. Was war denn heute noch... Hey, fliegen!!! Und eddh-Meeting!!!! Mein Gehirn nimmt seine Tätigkeit auf... also: Durchläufe starten: Bad, Küche, Flur... Und um 9:00 Uhr will ich weg...

Erstmal Radio an, sonst läuft gar nichts und dann das morgendliche Programm... Hose bestücken wird heute zur besonderen Herausforderung..., aber was tut man nicht alles, um kein 'Handtäschchen' mitnehmen zu müssen... Also lieber die nicht ganz so enge Hose gewählt, damit dann das Handy, der Fotoapparat, das Portemonnaie, ein Block, 2 Ikea-Bleistifte und meine spezielle Anflugkarte von Egelsbach (zigmal gefaltet) Platz finden.

Übrigens mein ganzer Stolz, die Karte, nicht die Hose.... Aus spezieller Quelle (wer das wohl war....) sind mir ein paar Detailinformationen zu markanten Punkten rund um die Egelsbacher Einflugpunkte zugelaufen und die habe ich einfach mal in die von Sigi gescannte und dann bei mir ausgedruckte Anflugkarte von Egelsbach eingetragen. Sieht mittlerweile recht wild aus, macht man wahrscheinlich eigentlich nicht mit solch einer Karte, aber egal, ist ja nicht das Original. Und vielleicht finde ich die Punkte in der Realität ja so in etwa wieder, wie ich sie mir inzwischen vorstelle. Den Fernsehturm werde ich ja wohl auf jeden Fall erkennen, querab ist November, Autobahnkreuz zwischen A5 und A661, weiter südlich der Frankfurter Flughafen, der Tower und dann weiter südöstlich Lima, eine Autobahnabfahrt im Wald und ein kleiner Waldsee in der Nähe. Von der anderen Seite, direkt vom VOR Metro Richtung Tango und Echo gibt's vor Dietzenbach rote Lagerhallen und vor dem Egelsbacher Flughafen schließlich ein Industriegebiet (Hallen und Parkplätze) und ein weißer Feuerwehrturm im rechten Gegenanflug.

Wie war das noch mit dem Gegenanflug? Bestimmt der rechte Krinkel um den Flugplatz. Oder doch nicht? Ich war gestern einfach zu müde, um das vernünftig rauszufinden. Werde ich sehen...

Jetzt noch eben den Kaffee einflößen und das Brötchen.... mal wieder im Stehen, wie jeden Tag, denn es ist schon kurz vor 9:00 Uhr. Mein Handy hat auch schon gepiepst und mir mitgeteilt, dass Sigi gegen 10:00 Uhr in Münster landet. Irgendwas fehlt jetzt noch, war mir eben noch eingefallen: richtig, das Ladegerät für das Handy!!! Hochwichtig!!! Wo isses

denn noch... ach ja, zwischen den Computerkabeln!!! Und jetzt kann ich los. Nur nicht vergessen, beim Bäcker zu halten, um die Baguettes zu holen. Auf welchen Namen hatte ich sie noch bestellt... Ein breites Grinsen macht sich auf meinem Gesicht breit... klein und gemein hatte ich mal Wennholz ausgewählt. Jetzt weiß die arme neugierige Verkäuferin immer noch nicht, ob ich zentrale Abholstelle für Wennholz, Nienbecker und Wennholz-Nienbecker bin, wie die 3 oder 2 Familien zusammenhängen und wohin ich gehöre...

Um 9:25 Uhr ist endlich alles eingesammelt und es geht mit 25 Minuten Verspätung auf den Weg zum Flughafen. Alles Penner, die heute morgen unterwegs sind, können die sich nicht mal zügig fortbewegen? Einfach fahren reicht schon... Gaspedal ist rechts... einfach treten... Sicherheitshalber fahre ich 'über die Dörfer', Stau auf der Autobahn ist nicht so prickelnd. Um kurz vor 10:00 Uhr erreiche ich das Parkhaus. Jetzt bloß nicht so weit oben parken, auch wenn man da mehr Auswahl hat... und dann ab auf die Besucherterrasse und die Lage peilen, ob Sigi schon da ist. Bei meinem kurzen pflugartigen Spurt durch das Terminal werden ein paar übergroße Urlaubs-Koffer vorübergehend aus ihrer peniblen Warteposition gekickt und ich muss mir heftige Proteste von beamtenähnlichen Besitzern anhören. Kann ich leider nicht mehr genau verstehen, weil ich ja schon mehrere Meilen weiter bin. Mir scheint, als ob mir auch schon die Sicherheitsmenschen recht kritisch nachschauen...

Besucherterrasse ist schließlich ohne Handschellen erreicht, aber von Sigi noch keine Spur... Puuuuh, dann kann ich die Landung ja noch sehen!!!! Alles mögliche landet da heute morgen, sämtliche Air Berliner (mit besonders großer Gummispende für die Bahn), SunExpresse, HapackLeute usw. Bloß die Romeo-Fox ist um halb 11 immer noch nicht zu sehen... der macht wahrscheinlich erst noch 'ne Sightseeing-Tour durch Norddeutschland... Ha! Endlich!!!! Da kommt sie, das Kennzeichen kann ich zwar nicht erkennen, aber die Bemalung passt!!! Jetzt muss Sigi nur 'noch eben' die paar Kilometer zum Terminal überkommen... Das kann dauern... Wieso müssen die GATs eigentlich immer so weit vom Hauptterminal entfernt liegen? Wahrscheinlich, damit der Jet Set nicht mit dem gemeinen Volk in Berührung kommen muss.

Gleich geht wieder ein Air Berliner in die Luft, ein anderer wird betankt und die Reinigungsflotte muss mit ihrem VW-Bus irgendwo anrücken... Oh, die haben jetzt auch männliche Putzfrauen im Einsatz... der scheint hier irgendjemanden zu kennen, denn er winkt... Was tut sich sonst?... OH NEIN, BIRGIT!!! Das war Sigi!!!! Sowas peinliches!!!! Und wieder im Eiltempo zurück ins Terminal!! Die Sicherheitsmenschen kennen mich ja jetzt schon und haben auch scheinbar kapiert, dass das Gerenne heute morgen meine einzig wählbare Geschwindigkeit ist....

Genau vor der Kaffeequelle treffen dann zwei grinsende Gestalten zusammen und beschließen, es sich erst nochmal im Restaurant gemütlich zu machen. Bin schon mächtig gespannt auf den Strich in der ICAO-Karte und das weitere Briefing. Aber vorher müssen wir noch die Geduldsprobe bestehen, zwei Kaffee incl. Zubehör zusammenzusammeln... „Oh, Milch vergessen...“ - „Macht nix, ich hab’ den Zucker vergessen und bring gleich Milch mit“ ... „Oh, Löffel vergessen...“ - „Ach, bringst du mir einen mit?...“

Sigi erklärt mir, was wir gleich noch machen: Landegebühen bezahlen, Wetter 'besorgen' und Briefing im Flieger. Und wie war das jetzt mit dem Strich? Ich bin irgendwie viel zu aufgeregt, um richtig zuzuhören, die Gedankenfetzen in meinem Gehirn purzeln munter durcheinander. Hoffentlich ändert sich das noch, sonst glaubt Sigi noch, er hat es mit einer Verblödeten zu tun.

## 2

„Das VFR-Wetter zwischen Hamburg und Münster-Osnabrück? Was hätten Sie denn da gerne?“

Sowas hört man auch nicht alle Tage von der Flugwetterberatung! Zumal zehn Stunden vorher, am Freitagabend, wettermäßig eher die Hölle auf Erden verkündet worden war... Jedenfalls war für den Flug nach Münster-Osnabrück, wo ich Birgit abholen wollte, alles bestens! Das wollte ich ausnutzen und fragte auch gleich nach dem Wetter für unseren Anschlussflug nach Egelsbach.

„Ooops...! Falsche Frage...!“, kam es vom Wettermann. Und dann erzählte er mir von einem Schlechtwetterband, das sich von Spanien/Frankreich (ja, so breit war’s!) über Deutschland bis an die Ostsee zog. Untergrenzen im Mittel 800 bis 1200 Fuß. Obergrenzen bis in FL 200 reichend. Zwar immer mal wieder löchrig, aber eben nicht zu sagen, wo...!

Nun gut... oder auch nicht!

Heute ist unser erstes eddh.de-Meeting! In Egelsbach bei Frankfurt, weil das in Germany am zentralsten liegt. Ich wollte so gegen Mittag dort mit Birgit eintrudeln (natürlich nicht im Wortsinn!), um da zu sein, wenn die User so nach und nach ankommen. Hoffentlich klappt das...

Der erste Teil des Fluges ist tatsächlich sehr schön! Etwa 25 Meilen nach dem Start in Hamburg tauchen die ersten kleinen, niedlichen Schäfchenwolken auf. Tiefer, als ich fliege, und das macht Spaß! Weiter vor mir verdichten sich die Wölkchen etwas. Aus der Entfernung sieht das



aus wie eine geschlossene Wolkendecke, nach unten aber hat man noch viel Erdsicht. Aber dicker wird's schon... Ich blicke immer wieder nach Süden, dorthin, wo wir später ja hinfliegen wollen. Von hier allerdings ist noch keine Prognose möglich.

Etwa 30 Meilen vor dem Flughafen Münster-Osnabrück ('FMO') ist die weiße Watte unter mir schon ziemlich dicht. Ich suche mir ein schönes dickes Loch in den Wolken für meinen Abstieg aus. Der macht Spaß: Mit gleichbleibender Geschwindigkeit von etwa 120 Knoten sinke ich mit





knapp über 1.000 Fuß pro Minute unter die Wolken! Und sehe wahrscheinlich aus, wie ein gestrandeter Karpfen, so sehr muss ich mit offenem Mund Schlucken, um den Druckausgleich für meine Ohren hinzukriegen!

Das GAT von FMO ist gute 800 Meter vom Haupt-Terminal entfernt! Den Weg hatte ich vor sechs Wochen schon einmal gemacht. Egal, wie frisch du gelandet bist, du kommst reichlich durchgeschwitzt am Terminal an...! Um das zu vermeiden, hatte ich am Vorabend mit dem Verkehrsleiter des Flughafens telefoniert: „Ja, das ist wirklich weit, hier bei uns!“ Und: „Nein, üblicherweise ist keine Transportmöglichkeit zwischen GAT und Terminal vorgesehen! Sie könnten ja ein Taxi nehmen...“ Ja klar...! Wenn ich gelyncht werden möchte, dann schon...! Ich hab selber mal Taxi gefahren, um mir mein karges Lehrlingsgehalt aufzubessern. Wenn ein Fahrgast am Flughafen einsteigt und eine Tour von 800 Metern ordert, blickt man als Taxifahrer vermutlich wie Hannibal Lecktor...! Für so eine 'Fahrt' gibt man nie im Leben seinen mühsam erkämpften Standplatz auf!

Aber irgendwie habe ich es geschafft, den mächtigen Herrn Verkehrsleiter zu erweichen, denn er empfiehlt mir, nach meiner Ankunft den Tower zu informieren, dass er sein 'Go' gegeben habe, mich zum Terminal kutschieren zu lassen! Ausnahmsweise...!

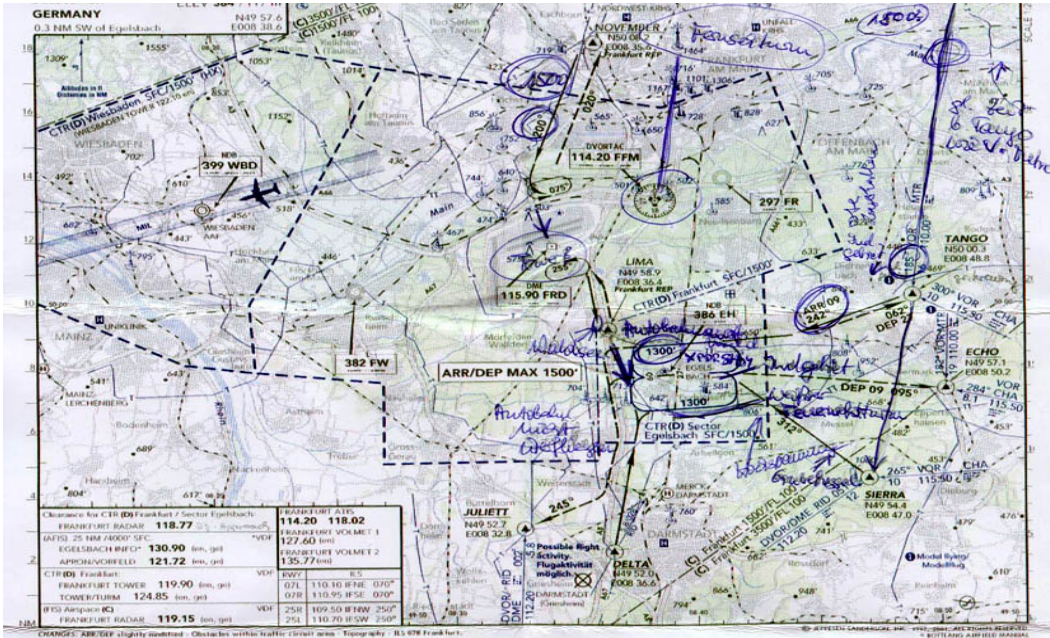
Als ich ins GAT stiefele, kommt mir schon ein Flughafenangestellter entgegen, der mich fahren soll. Prima! Wir steigen in einen grauen VW-LT, und ab geht's. Bei der Vorüberfahrt scanne ich die Besucherterasse, auf der ich Birgit vermute. Genau! Da steht sie! Und sieht angestrengt in Richtung Romeo-Fox... Ich kann das Fenster des Lieferwagens nicht öffnen und winke wie ein Blöder! Aus den Augenwinkeln blickt sie zu uns hinunter, aber gleich wieder Richtung GAT! Naja, muss ich halt doch noch latschen...! Den Weg vom Terminal, wo mich der Fahrer absetzt, bis zur Besucherterasse.

Aber sie hat mich wohl doch noch erkannt, denn sie kommt mir strahlend im Terminal entgegen!

Gegen halb elf sitze ich mit Birgit im Flughafen-Restaurant von Münster-Osnabrück, das eher die Atmosphäre eines Bahnsteigrestaurants hat, und genehmige mir einen Pott Kaffee, einen Donut und ein Joghurt, während wir den Flug nach Egelsbach durchgehen. Wenn wir so fliegen können, wie geplant, geht es übers ARPE und METRO VOR, und dann sind wir auch schon da. Wenn es denn wettermäßig geht... Nur der Anflug auf Egelsbach ist immer wieder interessant: Schon ein paar Mal angefliegen, aber jedesmal suche ich den Platz erneut...! Ich hatte Birgit die Anflugkarte von EDFE gemailt und ihr die möglichen Einflugpunkte ge-

nannt. Jetzt zieht sie schmunzelnd ihre ausgedruckte Karte hervor und zeigt sie mir.

Meine Güte! Vollgekritzelt mit Notizen ohne Ende...!



Plan A 0718: Frankfurt ATIS 118R → Landebahn FF07  
 ↳ Ostwetterlage: 07/18  
 Westwetter: 2518

Frankfurt Arrival 123,8  
 → Wenn nicht, el los Frankfurt Tower 119,9 Nov. → Linn-Egelsb  
 → bei Midfield Crossing xponder Code 4447

Plan B:  
 ab nach Frankf. Radar (Egelsbad Approach) 118,77  
 xponder 4441

→ 03 in Betrieb: Tango  
 → 28 u u : Sierra → Tango requesten, wird  
 i. d. P. genehmigt

### 3

Wir verlassen schließlich das Bahnsteigrestaurant und machen uns mit Umweg über das Parkhaus und danach schwer beladen mit Sperrgepäck (Tonnen von Baguette) auf den Weg zum GAT. Wieso müssen Baguettes eigentlich immer so lang sein? Wahrscheinlich hat sich das bei der nächsten Tür sowieso erledigt, in der ich mit den Dingen quer vor dem Bauch hängen bleibe.

Endlich sind wir am GAT angekommen. Eine Filiale von Mister Minit könnte sich hier mit Schuhbesohlung bestimmt ganz gut halten... Jetzt Landegebühren bezahlen, den Raum kenne ich ja schon von Sigis letztem Flug nach Münster (Redaktionssitzung). Ich hatte mir das allerdings nicht unbedingt als eine Area vorgestellt, in die Leute mit ihrer gesamten Picknickausrüstung vordringen... Aber das scheint den netten Menschen im Landegebührenbüro nicht zu stören, vielleicht hat er auch einfach schon recht viel Übung, das aufkommende Prusten zu unterdrücken...

Dann der Gang zum Met-Office. Tropische Temperaturen schlagen uns entgegen.... prima, um das Baguette mal eben wieder etwas aufzubacken... Auch sehr nett dieser Mensch, obwohl er uns ein riesiges Schlechtwettergebiet auf dem Bildschirm zeigen muss, das sich aber bislang noch im Westen aufhält und Frankfurt (noch) verschont. Der Mensch erzählt eine ganze Menge zur möglichen weiteren Entwicklung der Wetterlage und das Vorgehen deckt sich mit dem, was ich über *Wetter-Beratungen* immer gelesen habe.

Sigi sieht sich verschiedene Bildschirmdarstellungen an und dann geht's ab zum Flieger!!! Da steht sie: die Romeo Fox und dieses Mal werde ich mit an Bord sein, wenn sie abhebt!!! Erstmal werden unsere diversen Sachen verstaut. Wieso steht eigentlich in der Checkliste, dass das Gepäckfach vor dem Start de-locked und nicht locked sein muss? In dieser Tür wird das Baguette bestimmt nicht hängenbleiben, sondern flink durchfluppen...

### 4

Der Wettermann in EDDG ist sehr nett und hat in seinem Büro eine Atmosphäre wie in den Tropen...!

Er zaubert an aktuellen Unterlagen hervor, was nur möglich ist, wir verfolgen die Radar-Animation, alle drei geben wir uns die größte Mühe, aber das Wetter wird davon nicht besser! Regt nicht gerade zu Freuden-

sprünge an... Aber einen Versuch ist es allemal wert, denn um FMO herum sieht's nicht gar so schlecht aus. Untergrenzen in 2000 bis 2500 Fuß, Sichten größer 10 Kilometer. Wenn sich das so hält, dann sollte dem Anschlussflug nichts im Wege stehen! Wenn ich mir allerdings die Radar-Animation der letzten Stunden so ansehe und sie über ihren augenblicklichen Endpunkt hinaus prognostiziere...

Naja, werden wir sehen... Erstmal zum Flieger.

## 5

Jetzt kommt endlich die Checkliste zum Einsatz und die Gedanken ordnen sich auch so allmählich. Vielleicht sollte ich generell alle Aktivitäten, die in aller Herrgottsfrühe stattfinden, mit Checkliste erledigen...

Auf der Liste ist ja wirklich jeder Winkel der Maschine berücksichtigt, wahrscheinlich nicht nur auf dieser Liste, sondern generell auf allen Flugzeug-Checklisten dieser Welt. Schließlich geht es innen weiter: Ruderverriegelung, Sicherungen, und und und..... schließlich Motor anlassen, 'Radios on' und Einstellen diverser Funkfrequenzen. Woher kommen nun welche Angaben?

Ich merke, dass sich auf meinem Schoß ein wilder Papierstapel befindet, der bestimmt nicht optimal geordnet ist. Wenn ich nur wüsste, was wir gleich in welcher Reihenfolge brauchen.... Die ICAO-Karte doch wohl für unterwegs, die Anflugkarte von Münster zum Abfliegen und die von Egelsbach zum Landen. Wie unbekritzelt die noch ist.... und auch bleiben wird...

Sigi lässt mich auch zwei Frequenzen einstellen, nicht weiter schwierig, aber ich weiß nicht so richtig welche das nun war. Kam die nun aus der ICAO-Karte oder der Anflugkarte? Und wofür war sie noch? Schließlich geht's um VORs und DMEs. Unser Strich führt uns ja über das VOR Arpe und dann Metro. Wahrscheinlich war's Arpe, was Sigi da reingenommen hat. Weiter geht's mit der Checkliste: ATIS, Altimeter, Gyro und dann Kontakt mit Ground. Wir werden nach Osten starten und machen uns auf den Weg zum Rollhaltepunkt.

„...changed runway...“ Aha, dem Fetzen entnehme ich, dass wir kurzfristig nun doch in die andere Richtung starten müssen. Also kurven wir in die andere Richtung. In Sigis Gedanken meldet sich De Castro, sein ehemaliger Fluglehrer: 'Wollen Sie rollen, oder Formel 1 fahren?' - Ich hab' da keinen Vergleich, ob wir schnell unterwegs sind oder nicht. Aber für mich und die Checkliste wäre etwas mehr Zeit bis da hinten doch

eigentlich nicht schlecht, denn ich kann mich erinnern, da noch irgend-  
etwas unter der Rubrik 'Taxi to Taxi Holding Position' gelesen zu haben.  
Ich hab es auch bald gefunden: nicht sehr viel: Brakes „die prüf' ich doch  
schon die ganze Zeit... guck!“ ... 'Turn & Bank Indicator, Gyro, Flaps (tat-  
sächlich, die fahren aus.... oh, Birgit, wer hätte das jetzt gedacht...), all  
rudders easy and free, trim, departure route. Dann run up mit Magneto-  
Check und Carb-Heat-Check, das hat Sigi mir ja schon neulich erklärt.  
Rubrik 5: 'Before Take-Off' mit 12 weiteren Punkten, die ich vorne schon  
mal gelesen hatte, bis auf 'Transponder preset + standby'. Was hieß da  
noch *standby*? Frage ich nachher mal.

Dann geht's zur Sektion 'Takeoff' mit 6 Punkten, die scheinbar alle  
o.k. sind und dann endlich der Takeoff. Die Runway erscheint mächtig  
breit und nach einer Weile macht sich die Romeo Fox auf den Weg in die  
Lüfte, kaum zu merken, wann sie abhebt und auch irgendwie kein gro-  
ßer Unterschied zum Airliner, das 'wackelt' nicht mehr als bei denen....



Brabbelbrabbel...  
Und die Häuser da  
unten werden  
immer kleiner, die  
Wolken hier oben  
immer größer...  
sieht ja klasse aus...  
Ach so, das  
Gebrabbel war Sigi,  
was hat er gesagt?  
Ach, wahrschein-  
lich die Sache mit  
der Startzeit... Mist,  
nicht auf die Uhr  
gesehen... Wie spät  
ist es denn jetzt?  
Mal eben notieren,

aber mit Anmerkung, dass meine Uhr 4 Minuten vorgeht... Wohin denn  
notieren??? Wo ist denn mal Papier??? Sigi sagt, es soll auf's flight log,  
also pinsel' ich es mal in diese Minispalte oben rechts. Und was ist jetzt  
mit den ganzen Karten? Was brauchen wir nun? Erstmal wohl noch ICAO  
Hannover und die Anflugkarten und Checklisten können erstmal nach  
unten.

Vor uns taucht ein Regengebiet auf... Sieht aus wie meine Ketten-  
gardinen im Büro. Wir umfliegen es Richtung Osten und müssen mal  
eben sehen, wo wir sind. Ist das da unten Beckum? Oder Ahlen? Gar  
nicht so einfach, die Straßen zu finden und markante Punkte. Scheinbar

kann man das über diesen VOR-Empfänger rauskriegen... Sigi dreht da immer irgendwas dran rum, so dass der Strich in der Mitte ist. Und wie-so weiß ich dadurch, dass ich mir 'ne Position zurechtgedreht hab' wo ich bin? Wo ist eigentlich unser Strich? Den können wir im Moment wohl mal gerade vergessen.

## 6

Hmmm... sieht nicht so schön aus, da, wo wir hinwollen...!

Um den Luftraum Delta von Dortmund zum umgehen, geht's erst mal Richtung Beckum, eine Kleinstadt, die aber ein recht markanter Punkt in der Landschaft ist. Und immer wieder unsere Blicke Richtung Arpe-VOR... Sieht wirklich nicht gut aus...!

Hinter Beckum drehen wir erstmal nach Osten ab, um nicht in den 'Dreck' zu fliegen. Neue Planung im Flieger. „Wenn wir das Ganze vielleicht östlich umfliegen könnten...“ Nach Osten hin sieht's toll aus! Heller Himmel, sehr gute Sicht! Aber da wollen wir ja nicht hin...!

Das ist das Spannende am VFR-Fliegen: Dass es sein kann, dass du ganz woanders hinfliegst, als du eigentlich wolltest...;-) Als IFR-ler fliegst du deine Legs ab, landest, und bist da. Pah, wie langweilig...!

Ich wünschte, ich wäre jetzt IFR-ler!

## 7

Über Funk kommt eine traffic information für uns auf 2:00 Uhr. Mal sehen, ob ich den traffic finde. Nicht so einfach, muss sich bewegen, ist wahrscheinlich klein und weiß.... Da isser!!! Ha! DAS kann ich!!!

Wir sind immer noch Richtung Osten unterwegs bzw. Südosten und einige andere auch, ebenso wie wir darauf aus, das Schlechtwettergebiet zu umfliegen. Von Servicewüste hier ist hier oben allerdings nichts zu merken. Da reißt sich jemand am Boden gerade sämtliche Beine aus, um diverses Wetter mit allen möglichen Angaben zu besorgen.

Wo sind wir eigentlich? Ich krieg das mit der 'terroristischen Navigation' (nicht *mein* Originalton!) noch nicht so ganz auf die Reihe und mit diesen VOR-Geräten habe ich auch so meine Probleme. Sigi dreht da ständig irgendwas rum und erklärt auch, was er da treibt, aber mein Gehirn

weigert sich, das zu kapiieren. Die Sache mit dem Balken, den man in die Mitte des Gerätes dreht, begreife ich einfach nicht.

Sigi sucht sich ein anderes VOR, mit DME: Warburg. Aha, da kann man die Entfernung erkennen. Und woher weiß ich, in welcher Richtung ich soundsoweit davon entfernt bin? Sigi hantiert munter mit seinem 'Storchenschnabel' rum und erklärt mir, dass man die im Gerät angezeigte Entfernung oben an der Skala einstellen kann und die Entfernung dann in die Karte überträgt.... Ach soooo.. Und wie weiß ich dann wo ich bin, wenn ich das mit der Landschaft nicht vergleichen kann, weil ich die markanten Punkte nicht finde oder die Orte nicht zuordnen kann? Jetzt weiß ich auch, warum einige Menschen mit GPS fliegen, das ist bestimmt viel einfacher, wie Karte mit aufgedrucktem Flieger....

Der Mensch am Boden wirbelt immer noch mit Wetterinformationen rum... Wir nähern uns inzwischen der Kontrollzone von Paderborn „Da hinten, wo dieser riesige rosa Kasten in der Luft zu sehen ist, ist die Kontrollzone“. Ha-ha-ha... ich bin wohl blond, aber nicht blöd... Der Mensch da unten hat uns trotz seiner Hampelei mit dem Wetter scheinbar bestens im Blick, denn er fragt, ob wir die Kontrollzone durchfliegen oder in Paderborn landen wollen. Wir wollen sie durchfliegen und so regelt er das zwischendurch eben für uns und übergibt uns vorübergehend an Paderborn Tower. Wir fliegen direkt am Ende der Bahn vorbei Richtung Süden. Und noch 'ne traffic information: ein anderer Privatflieger startet da unten gerade... sieht aus wie eine Stecknadel, die über



den Boden weht und in unsere Richtung steigt. Aber er ist informiert und dreht auch bald nach Süden ab, weit genug von uns entfernt und auch viel tiefer.

## 8

Wir kommen jetzt der Kontrollzone Paderborn ziemlich nahe. Während ich noch überlege, ob wir noch etwas weiter nach Osten gehen sollen, um sie zu umfliegen, meldet sich Düsseldorf Information.

„D-RF, do you want to cross Paderborn Control-Zone?“

„Yes, Sir!! With pleasure!“

„So, standby, I'll talk to Paderborn!“

Sehr nett, das! Ist uns schon öfter passiert, dass wir sowas ohne vorherigen Request angeboten bekommen haben! Und nach weniger als einer Minute kommt:

„D-RF, switch to Paderborn-Tower for crossing control-zone and call back after crossing.“

Die nette Controllerin von Paderborn lässt uns ihre Kontrollzone auf exakt dem Kurs durchfliegen, den wir gerade fliegen. Und der führt uns in 1800 Fuß geradewegs über das Bahnende der 06, auf der gerade abfliegender Verkehr ist...! Ist aber nur 'ne kleine Cessna...! Trotzdem nicht gerade selbstverständlich, dass uns das so genehmigt wurde...!

Nach Passieren der Kontrollzone hat uns Düsseldorf Information wieder. Und das schlechte Wetter streckt auch schon deutlich seine Fühler nach uns aus... Einige andere Flieger sind im Funk zu hören, die ebenso wie wir Lücken im Dreck suchen. Aber ob die auch nach Frankfurt wollen...

Die Wolkendecke verändert ihre Höhe nicht, wir müssen also nicht sinken. Trotzdem werden die vereinzelt Häuser immer größer... Und wie genau man die Kühe sehen kann... Ach so: Ground steigt an...! Weiter vor uns ist eine wunderschöne weiße Wolke! Hübsch, aber in unserer Höhe... Mal sehen, was die so macht...

Düsseldorf bittet mich um Relais-Service für eine Maschine, die den Controller nicht empfangen kann. Als ich mir gerade merke, was ich der anderen Maschine übermitteln soll, sagt die schöne weiße Wolke guten Tag und umarmt uns dabei ganz lieb...! Ich erkläre Düsseldorf, dass das



mit dem Relais-Service einen Moment warten muss, weil ich eben mal einen '180' machen muss, 'due to clouds'!

Als wir wieder raus sind aus der zärtlichen Wolke, hat sich das mit dem Relais-Service auch erledigt, die beiden, Controller und anderer Flieger, verstehen sich wieder.

Und da hinten sehen wir wieder Paderborn... Eigenartiger Platz, dieses Paderborn! Wie oft ich hier schon gelandet bin, weil ich wegen Wetterproblemen nicht an meinen Zielort gelangen konnte... Sieht ganz so aus, als sei das heute wieder so...

## 9

Wir haben die Kontrollzone jetzt passiert und melden uns wieder bei Düsseldorf Information. Nach Osten hin sieht es schön hell aus, vor uns eher grau, mit losen Wolkenfetzen durchzogen. War das wohl das, was im Atis mit Scattered bezeichnet wurde? Nachher mal fragen. Und wieder kommt der Storchenschnabel zum Einsatz. Irgendwie nervt mich das, dass ich Sigis Dreherei an diesen VOR-Empfängern nicht durchschaue. Und er wechselt die auch ständig. Woran erkenne ich denn nun, ob ich das vernünftig empfangen oder nicht? Da ist noch so'n komisches Dreieck mittendrin... Oh, Mann ist das blöd, wenn man was nicht durchschaut!!!

Die Häuser kann man hier irgendwie besser erkennen als noch vorhin in Münster.... Da hinten kommen Wolken und der Controller bittet Sigi, mal kurz Relais zu spielen... Geht um irgendwelche Funkfrequenzen... *ich* bräuchte da jetzt wieder Papier, weil ich mir das nicht merken kann... grins...: Sigi auch nicht... er fragt nochmal nach... Dafür haben wir aber gar keine Zeit, denn wir müssen wegen der Wolken mal eben eine 180°-Kurve fliegen. Vor uns liegt wieder Paderborn und Sigi schlägt vor, da mal eben runterzugehen und das aktuelle Wetter einzuholen. Prima Idee, denn *so* kommen wir ja wohl kaum heute noch in Egelsbach an...

Ha! Jetzt erlebe ich das erste Mal eine Landung in der Romeo Fox!!! Irgendwie fliegt Sigi die Bahn recht schief an, wahrscheinlich haben wir Seitenwind... woran könnte ich das denn mal sehen? Windsack? Kann keinen entdecken... hat der Controller bestimmt eben über Funk gesagt und ich hab's nicht mitgekriegt... Wieso kann man nicht gleich alles? Ich bin mal wieder fürchterlich ungeduldig... Die Romeo Fox schwebt der Landebahn entgegen. Fühlt sich an, wie an einem Fallschirm zu hängen, nix von wegen Absturz der Landebahn entgegen... Ein leichtes Quietschen der Reifen und wir sind am Boden.

Und wohin jetzt? Hinter eine ATR 72. „Hoffentlich will die jetzt nicht losfliegen, dann fliegt die Romeo Fox nämlich weg“, ist Sigi Kommentator, aber sieht schon süß aus. Wie Segelschiff mit Beiboot....

Jetzt steigen wir erstmal aus, um neu zu planen, bei 'nem gepflegten Kaffee. Der Paderborner Flughafen erscheint auf den ersten Blick richtig praktisch: zwischen GAT und Hauptterminal liegen nur ein paar Meter... Mister Minit hätte keine Chance... Aber erstmal müssen wir den Wettermann finden, also immer dem C nach... Wieso heißt das wohl 'C'? Steht wahrscheinlich für Cash (Landegebühren)... ;-))? Durch zig Gänge und ein Treppenhaus schlängeln wir uns nach oben zum OPS-Büro, das auch Wetter vorrätig hat, uns bereitwillig anhand verschiedener Radar-Animationen die Wetterentwicklung zeigt und TAFs für verschiedene Flughäfen auf der Strecke nach Frankfurt ausdruckt. Auch hier wieder nichts von Servicewüste zu spüren. Diese Infrarotbilder zeigen ziemlich viel violett und dunkelblaue Bereiche, die wachsen und sich nach Nord-Osten ausbreiten. Es ist noch nicht klar abschätzbar, ob Frankfurt davon knapp verschont bleibt oder nicht.

Wir bedanken uns und kämpfen uns erstmal zum Restaurant des Hauptterminals durch. Da fällt mir was ein: wie war das noch mit dem Flugplan? Sigi hatte doch einen aufgegeben für die Strecke Münster - Egelsbach. Muss der nicht noch geschlossen werden? Sigi hat auch schon daran gedacht und will sich gleich im Restaurant die Telefonnummer geben lassen.

Ich brauche eigentlich weniger einen Kaffee, denn nach diesem interessanten ersten Teil unseres Fluges bin ich herrlich wach, eine Erfrischung ist da schon angesagter: Bitter Lemon! Im Terminal ist mächtig viel los, kein Wunder: Hauptreisezeit, aber im Restaurant gibt's noch Platz für uns. Sigi sieht sich die TAFs an. Aus den Kommentaren schließe ich, dass es wohl gehen *könnte*, aber die letzte Gewissheit wohl erst besteht, wenn man sich die Lage 'live' ansehen kann.

Sigi geht nochmal kurz zur Information, um wegen des Flugplanes zu telefonieren. Anschließend bekommt Thorsten in Egelsbach mal eben eine Positionsmeldung. So gerne ich fliege, aber für *könnte* bin ich nicht so sehr. Nicht weil ich Angst hätte. Soweit kann ich Sigi inzwischen einschätzen, dass ich sicher sein kann, dass er nicht blindlings in irgendeine 'Suppe' hineinfliegt nach dem Motto 'passt scho.'. Und so hatte er sein *könnte* auch nicht gemeint. Es macht nur einfach wenig Sinn, wenn wir nach fliegbaren Regionen suchen müssen und mit einem Riesenumweg über Osten heute irgendwann kurz nach Sonnenuntergang in Egelsbach ankommen. Geht ja nicht nur um den Weg dorthin, sondern auch darum, dort noch eddh-user zu treffen. Und auf die bin ich mächtig gespannt.

Mein Vorschlag lautet daher, auf das Transportmittel 'Auto' zu wechseln, wenn fliegen nicht funktioniert. Letzteres muss Sigi aber beurteilen. Mein Vehikel steht am Flughafen Münster/Osnabrück, nach dort kommen wir ja vielleicht zurück. Aber die Rechnerei ergibt, dass das nach dem Abheben auch noch einmal 20 Minuten sind, dann der weite Weg zum Parkhaus (ich hab', müde wie ich noch war, nicht die brillante Idee gehabt, am GAT zu parken...) und 3 Stunden Fahrt nach Egelsbach. Macht inklusive allem locker 4 Stunden mindestens. Schneller geht nicht, weil mein Auto nicht schneller fährt... Sigi schlägt die Variante Mietwagen vor, und zwar ab hier, denn das spart uns die Zeit zurück nach Münster. Prima, das machen wir.

Also nochmal zurück zum OPS-Büro, um zu klären, ob die Romeo Fox hinter der ATR 72 geparkt bleiben kann. Sie kann, bekommt aber Shocks statt Handbremse, falls sie doch einmal umgeparkt werden muss. Das Gepäckfach der Romeo Fox wird komplett geleert und wir machen uns mit Taschen, Tüten und dem Sperrgepäck (Baguette...) schwerbeladen auf den Weg zum anderen Ende des Flughafengeländes in Richtung Mietwagenfirmen. Über die Blicke der Touristen mit ihren Samsonites und Schminkköfferchen muss ich zwischendurch kräftig grinsen: 'Wo wollen die denn hin?'... 'Kaum Gepäck'... 'Da ist abends bestimmt nichts los'... 'Und ihre Nahrung müssen sie auch selbst mitbringen'... Wenn die wüssten...! Noch eben eine aktuelle Positionsmeldung an Thorsten und dann den Mietwagen organisieren.

## 10

Üblicherweise fliegt man ja VFR innerhalb Deutschlands nicht mit einem Flugplan. Aber ich habe gestern für die beiden Flüge heute jeweils einen Flugplan aufgegeben. Zum einen, weil ich Birgit zeigen wollte, wie sowas aussieht, zum anderen, weil ich einfach mal ausprobieren wollte, wie das via Internet geht. Bisher hatte ich Flugpläne immer nur 'live' aufgegeben, also entweder direkt bei AIS, oder per Telefon, oder auch aus dem Flieger.

Das Ausfüllen am Monitor ging leicht, nicht anders, als auf den bekannten Formularen. Und nun? Woher weiß ich nun, ob die Flugpläne angenommen sind? Also erstmal Bremen AIS anrufen, dorthin ging der Flugplan von Hamburg nach Münster/Osnabrück. Alles klar, ist angekommen und angenommen! Prima! Also jetzt Düsseldorf anrufen, wohin der Flugplan von Münster/Osnabrück nach Egelsbach gegangen war.

„Guten Tag! Ich habe vorhin einen VFR-Flugplan von Münster/Osnabrück nach Egelsbach aufgegeben! Kennzeichen D-EORF. Per Internet.“

„Na, Sie sind aber mutig!“

???

„Na, das mit diesem modernen Zeugs klappt meistens sowieso nicht!“  
Aha...

Ich höre, wie der Düsseldorfer irgendwohin in den Raum ruft, ein VFR-Flugplan einer D-EORF von Münster nach Egelsbach sei doch wohl bestimmt nicht da...

„Was hab ich gesagt!“, triumphiert er wenig später ins Telefon, „Nix da!“ Und dann legt er sich wieder hin.

Ich schicke den Flugplan nochmal ab, diesmal nach Bremen. Und das klappt auch wieder reibungslos...

Nun sind wir also mit einem Flugplan von Münster/Osnabrück nach Egelsbach unterwegs. Eigentlich sind wir ja gar nicht mehr unterwegs... Und eigentlich sind wir ja auch nicht in Egelsbach, sondern in Paderborn... Und eigentlich weiß das keiner... Ooops...!! Da wäre es aber nicht dumm, den Flugplan schließen zu lassen...! Das wird zwar auf kontrollierten Plätzen im Allgemeinen automatisch gemacht, aber in Paderborn kann keiner von dem Flugplan was wissen, denn es ist nicht unser Zielflughafen und auch kein eingetragener Alternate...

„War da eigentlich nicht was mit Flugplan oder so?“, fragt Birgit mich in diesem Moment. Klingt natürlich blöd, wenn ich jetzt sage, dass ich da eben auch dran gedacht habe...

„Da hab ich eben auch dran gedacht!“...

Ich flitze zur Information ins Terminal hinunter und bringe die dortige Dame dazu, mal eben beim Tower anzurufen und mir dann den Hörer zu reichen. Und dann wird der Flugplan geschlossen.

Paderborn hat kein eigenes Met-Büro. Aber die OPS-Leute sind sehr nett und hilfsbereit, haben einen PC mit Met-Anschluss, auf dessen Bildschirm wir gemeinsam die stattliche Front bestaunen, die Nord- von Süddeutschland trennt. Bewaffnet mit diesen Eindrücken und mehreren Kilogramm Papier, bestehend aus beinahe allen TAFs dieser Welt, die man mir unverlangt ausgedruckt hat, sitzen wir im Restaurant. Scheint 'ne Restaurant-Test-Reise zu werden, was wir da machen....

So sehr es mich drängt, zu fliegen, Egelsbach mit dem Flieger zu erreichen, ich muss einsehen, dass das für heute sicher abgehakt werden

muss. Die Alternative, erstmal weiter zu versuchen, irgendwo eine akzeptable Lücke zu finden, ist nicht wirklich eine. Die Alternative, einen Mietwagen zu organisieren und mit dem dann Egelsbach anzusteuern, schon eher. Jeder Pilot kann meinen Schmerz verstehen...

## 11

Sonnabend Mittag scheint erfahrungsgemäß niemand am Flughafen einen Mietwagen zu benötigen (oder *hat* niemand einen Wagen zu benötigen?) Nur bei Avis hält ein einsamer Mensch die Stellung, der auch gleich unmissverständlich deutlich macht, dass wir ihm zu großem Dank verpflichtet sind, weil er ja eigentlich nur die Abrechnung macht (das ist viel wichtiger). Hier fängt also Deutschlands Servicewüste wieder an, kam mir auch schon alles ziemlich unbehaglich, weil so völlig fremd vor.

Gnädigerweise können wir doch noch das letzte freie Fahrzeug bekommen. Ein Astra. Sigi ist sichtlich schockiert. Er wird nicht nur 'gezwungen', ein Auto von Avis zu nehmen, sondern auch noch eins, das ihn in seinem Vorwärtsdrang stark einschränkt. Und das Büro ist auch viel zu klein, um vernünftig nervös herumlaufen zu können. Und der Mensch ist auch viel zu langsam, bis endlich dieses Vermietungsformular am PC ausgefüllt ist. Und die notwendigen zusätzlichen ahnungsvollen Mitarbeiter brauchen auch viel zu lange, um vor Ort zu sein, um die Buchung abschließen zu können. Ich habe da irgendwie mehr Geduld, PC-Programme sind manchmal eben recht penibel und wollen alles mögliche wissen, bis sie schließlich das Papier ausspucken. Außerdem kann man die Zeit ja schon mal nutzen, um die Strecke auf der Wandkarte anzusehen, die Entfernung zu schätzen und die voraussichtliche Flug-, ach nein: Fahrzeit zu bestimmen.

Um Sigi abzulenken, hole ich ihn mal eben mit an die Karte: Wir haben die Wahl zwischen Bundesstraße direkt nach Süden bis Gießen oder über die Autobahn erst Richtung Osten und dann nach Süden. Bundesstraße fordert zwar auf den ersten Blick mehr Geduld, ist auf den zweiten Blick aber günstiger, falls wir auf der anderen Strecke in einen Stau geraten sollten. Ich stelle mir gerade Thorsten vor, wie ihm sämtliche Haare zu Berge stehen, wenn wir von unterwegs anrufen und ihm mitteilen, dass wir im Stau stehen, die Autobahn für mehrere Stunden gesperrt ist und wir leider nicht wissen, wann wir ankommen. Er würde uns lynchen, dass er unsere Idee mit dem eddh.de-Meeting alleine ausbaden muss.

Schließlich kommt der Mensch mit der Ahnung und wir bekommen unseren blauen Astra. Los geht's. Ich fahre. Ist doch eine prima Arbeitsteilung: Sigi ist für's Flugzeug zuständig, ich für's Auto.

Hinter dem Flughafen fängt die Idylle an: eine alleeähnliche Straße, die wir da entlang fahren. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass wir nicht von Kleinkleckersdorf nach Großkleckersdorf unterwegs sind, sondern Richtung Main-Metropole Frankfurt. Ein Stück Autobahn haben wir glücklicherweise auch auf dieser Wegvariante, und das ist auch recht schnell erreicht. Ein Blick auf die Uhr: 15:30 Uhr.

„Die haben bestimmt alle Würstchen aufgegessen, wenn wir kommen“.

Bestimmt, aber ich rechne jetzt nicht aus, wann wir da sein werden, sonst stehen mir auch noch die Haare zu Berge. Dieses Gefährt ist nämlich sowas von träge und mehr als 140 km/h ist nicht drin. Mir fällt aber ein, dass ich doch den ganzen Morgen mit so sperrigen Dingen durch die Gegend gezogen bin: die Baguettes!!!

„Komm, davon zwacken wir eins ab, wenn wir ankommen, ist sowieso kein hungriger user mehr da!“

„Ja, und Weintrauben haben wir ja auch noch!“

„Aber die Kernlosen...!“

„Und Käse...!“

Auf dem nächsten Parkplatz halte ich kurz an, Sigi organisiert die Zutaten aus dem Kofferraum, und das Catering kann beginnen. Weiter geht's.

Fünf Minuten später ist das Auto nicht mehr wiederzuerkennen: Krümel wohin das Auge blickt, aber es schmeckt!!! Die Charter-Touris würden vor Neid erblassen!!! Eine hervorragende Entschädigung für die zeitraubende kurvenreiche Strecke Richtung Korbach, Marburg, ... Landschaftlich durchaus reizvoll, aber dass manche Leute dabei vergessen, wo ihr Gaspedal sitzt, nervt schon. Sigi bezeichnet mich zwischendurch als Jean Alesi, weil ich mich nicht von meiner eigenen Fahrweise von rechts nach links schleudern lasse... ziemlich frech...

Mir ist warm, aber das Auto hat ja eine Klimaanlage. Stellen wir die doch mal auf blau. Schließlich können wir wieder eine Autobahn benutzen. Endlich!!! Wenn auch nur mit Maximal-Geschwindigkeit 140 km/h. Positionsmeldung an Thorsten.... schlägt fehl, denn er nimmt gar nicht erst ab. Er befürchtet wahrscheinlich schon die nächste Hindernismeldung mit dem Fazit: wir sind noch in Paderborn... Ha! Sind wir aber nicht.

„Ist Josef schon da?“

„Probier‘ ich mal eben...“

Nicht erreichbar... fliegt wahrscheinlich gerade. Sigi sieht sich zwischendurch immer wieder den Himmel an und winselt vor sich hin: „Guck mal, hier wär’s kein Problem!“. Nee, hier nicht, aber erstmal hierher kommen... Aber wir sind uns einig: was nicht geht, das geht eben nicht und kann auch nicht erzwungen werden.

Sigi stellt zwischendurch fest, dass es kühler wird Richtung Frankfurt. Die Sonne hat hier ja heute auch wahrscheinlich noch nicht geschienen. Das Hotel sollten wir vielleicht noch eben anrufen, dass wir garantiert später als 18:00 Uhr eintreffen. Die Telefonnummer ist in meiner Tasche im Kofferraum. Sowas blödes. Aber jetzt anhalten kommt nicht in Frage, wertvolle Minuten... Funkfrequenzen kann ich mir nicht merken, aber manche Telefonnummern, auch wenn ich sie nur einmal gelesen habe, wie z.B. die des Hotels. Versuchen wir’s einfach... und: Passt!!!!... Seltsames Gehirn, das ich da mit mir rumschleppe...

## 12

„Wo sind denn hier die Mietwagenfirmen?“, frage ich die Informationsdame von vorhin, die mit dem Telefonhörer.

„Gleich da drüben! Raus aus dem Terminal und dann bei der Tiefgarage“.

Logisch. Was haben auch Mietwagenfirmen in einem Flughafen-Terminal zu suchen...

Ich habe beschlossen, wenn wir schon nicht nach Egelsbach fliegen können, dann wenigstens gepflegt und schnell mit einem schönen Auto zu reisen. Irgendwas, wie Audi A6/A8, BMW 535 oder sowas. Das veröhnt mich ein Bisschen, aber wirklich nur ein Bisschen. Und da sehen wir auch schon die Schilder alle: Sixt, Europcar, Hertz und Avis.

Ziemlich still hier. Ich renne mir beinahe den Schädel ein an der Tür von Sixt, weil die zu ist. Nicht einfach zu - abgeschlossen! Hä? An der Tür von Avis gehe ich gleich vorbei, bei den anderen Türen bin ich mit meinem Vorwärtsdrang vorsichtiger, und das ist auch gut so, denn sonst hätte ich mir wohl irgendwann doch noch eine Beule geholt: Alle zu!

Ich zwinge mich, doch die Tür von Avis auszuprobieren. Ich hab mal bei einem bekannten Mietwagen-Unternehmen gejobbt, als Überführungsfahrer. Aus dieser Zeit und aus meiner Zeit in der EDV-Branche sind

meine Erfahrungen mit Avis. Und die sind nicht so, als dass ich mir die als Geschäftspartner wünschen würde.

Aber da ist noch einer! Einer, der eigentlich mit der Vermietung von Autos gar nichts zu tun hat, wie er uns sogleich mitteilt. „Ich rechne hier nur was zusammen!“. Er hat die Wahrheit gesagt. Er kennt sich damit nicht aus. Entsprechend verlaufen seine Versuche, ein Mietformular am Bildschirm auszufüllen. Aber er versucht's wenigstens! Und er ist die einzige Chance, die wir im Moment haben! Und so sollte ich ihm eigentlich dankbar sein. Bin ich auch, aber das dauert... Und an irgendeinem Punkt weiß er dann auch nicht weiter und muss einen Kollegen, der schon zu Hause ist, anrufen. „Der kommt gleich, zwei Minuten!“. Und wirklich! Kaum zwanzig Minuten später kommt er, drückt zwei Tasten, und wir kriegen unser Auto. Das einzige, das noch da ist. Einen 1,6er Astra...

Übrigens ist es in Paderborn am Flughafen tatsächlich so, dass die Mietwagenfirmen sonnabends nur von 8:00 bis 12:00 Uhr geöffnet haben... „Später will hier niemand ein Auto haben!“ Das Flair der großen, weiten Welt...

Wir beschließen, dass Birgit fährt. Und endlich geht's los! Oder doch nicht? So, wie wir von der Vermietstation um die Ecke zur Ausfahrt zirkeln müssen, reicht Birgits Arm einfach nicht an den Knopf für die Schranke des Parkhauses heran... Bleiben wir halt hier...! ;-) - Ich habe keine Geduld mehr, zu warten, bis Birgit die Rangierfähigkeit eines Astra 1,6 zuende getestet hat, steige aus, drücke den Knopf und warte, dass Birgit mich nach der Durchfahrt wieder 'reinlässt... Und das tut sie sogar!

Die Fahrt ist nicht weiter aufregend. Das heißt, ist sie eigentlich doch... Und zwar, weil wir erstens durch tiefste Provinz fahren, was die Verkehrsteilnehmer, die dort unterwegs sind, auch gelassen demonstrieren, zweitens, weil meine Blicke in den Himmel immer mehr offene Stellen finden, bald sogar durchaus fliegbares VFR-Wetter...! Zum Jammern! Aber, nützt ja nix: Bis hierher wären wir mit dem Flieger halt nicht gekommen! Drittens, weil wir Hunger haben, nicht mehr anhalten wollen, und daher mittels der für Egelsbach gedachten Baguettes, Käse und Weintrauben im Astra eine Orgie veranstalten...! Macht viel Spaß, schmeckt gut, und wir haben viel zu lachen!

Irgendwie frisch, in diesem Astra! Aber, geht schon! Nicht wirklich unangenehm! Jedenfalls brauche ich meine Lederweste nicht. Jedenfalls jetzt noch nicht. Und die vielen Baguette-Krümel wärmen ja auch ein Bisschen. Und ich denke einfach an nichts Kaltes...



Irgendwo zwischen den Hügeln taucht ein Fernsehturm auf: hey, der von der Anflugkarte!!! Endlich!!! Querab ist November!!!! Und November ist die Kreuzung zwischen A5 und A661!!!! Und auf welcher sind wir jetzt? Mein Co checkt das mal eben und gibt mir die weitere Route. Echt praktisch. Lima (die Autobahnabfahrt im Wald) werden wir leider nicht durchfahren, weil wir weiter im Osten sind. Aber da steht was von Dietzenbach! Kurz davor sind auf der rechten Seite rote Lagerhallen!!! Leider von Bäumen verdeckt...

Sigi unternimmt noch einen Positionsmeldungsversuch an Thorsten. Der ist diesmal mutiger und nimmt ab. Sein erfreuter Kommentar: „High-speed approved!!!“ Fahr’ ich ja schon die ganze Zeit... Schließlich die Abfahrt zum Flugplatz Egelsbach, noch ein paar Kurven durch die Wala-chei, und wir sind tatsächlich angekommen! Es ist auch noch hell und so gegen 18:00 Uhr.

Das Auto parken wir vor dem Terminal und raus aus dem Teil. Puuuuuuh, was kommt uns denn da für eine Luft entgegen??? Wärmer als in Paderborn.... das Kunststoff an der Türinnenseite ist sofort feucht. Sigi protestiert: „Das ist ja richtig warm hier!!! Was hast du mit der Klimaanlage gemacht??? Das Auto ist ja der reinste Kühlschrank!!!!“ Wir müssen beide laut lachen. Ich fand’s ok, aber wenn sich schon ein Kondensfilm bildet, war’s wohl doch etwas heftig... Für den Käse war’s auch in Ordnung.

Jetzt aber los zur Halle 5, wer wohl noch da ist???

Ich bin erstmal erschlagen vom Anblick der Hunderte von geparkten Flugzeugen. Soooo viele auf einem Fleck habe ich noch nicht gesehen. Vereinzelt ist noch etwas Gras zu sehen, aber ansonsten nur weiß... Und trotzdem ist System erkennbar.

Wir nähern uns der Halle 5 und zwei weitere Gestalten aus dem Flugzeugmeer auch.

„Der linke ist Josef“ klärt Sigi mich auf.

Hey, prima! „Und der rechte?“

„Das ist doch Thorsten!“

Ja, woher soll ich *das* denn wissen??? Nochmal prima! Jetzt kenne ich schon zwei. Und dann erblicken wir die Halle 5 und stellen erfreut fest, dass noch weite Teile der eddh.de-Family ausgeharrt haben: Andreas, Clemens, Jobst, André, Matthias, Volker, und und und. Wie peinlich mal

wieder, dass ich mir die Namen und die dazugehörigen Gesichter bestimmt nicht alle merken kann.

Thorsten hat für alles gesorgt: Getränke, Fleisch, Würstchen, Musik und bestimmt noch vieles, was nicht sichtbar ist. Josef hat Coburger Würstchen eingeflogen, die ich nachher unbedingt noch probieren möchte (als Nordlicht ist mir diese Spezialität leider noch nicht über den Weg gelaufen). Irgendwoher stammen noch Salate. Komisch, dass ich schon wieder ans Essen denken muss. Bin eben ein Genussmensch, denke ja auch ständig an Urlaub... Aber Hunger habe ich im Moment nicht. Später.



Die Family beschnuppert sich, bzw. hat sich ja schon eine ganze Weile beschnuppert, und scheint festzustellen, dass sie alle ganz gut miteinander klar kommen. Macht zumindest den Eindruck. Das blöde Wetter ist erstmal Gesprächsthema Nummer eins, aber man hofft, dass es nach dem nächsten Regenschauer so gut aussieht, dass wir noch einen kurzen Flug unternehmen können. Angedacht ist ein Midfield-Crossing über dem Frankfurter Flughafen und Jobst klärt den Formationsflug mit 3 Maschinen kurz ab. Dem Unterfangen scheint nichts im Wege zu stehen.

Ein erneuter Check der Mitfluginteressenten ergibt jedoch, dass wir wohl nur mit 2 Maschinen fliegen werden. Egal, auch noch eine 'Formation'. Ein weiterer Check, diesmal der Maschinen, ergibt, dass eine wegen defekter Bremse nicht eingesetzt wird. Konsequente Entscheidung des PIC und völlig ok. Das Spiel der 10 kleinen Negerlein geht weiter,

denn ein Check der anderen Maschine ergibt, dass diese auch nicht eingesetzt wird, weil der PIC diesem Zündsystem nicht vertraut. Zweite konsequente Entscheidung und ebenfalls völlig ok. So starten denn Josef und Thorsten den Formationsflug allein mit der C152. Eine Riesenformation.... ;-)) Auf die Erzählungen bin ich mächtig gespannt.



Nach einer ziemlich langen Weile (Frankfurt ist groß und Josef fliegt gerne... wer hätte das gedacht... ;-)) schweben die beiden wieder dem Egelsbacher Erdboden entgegen. Leider kann ich diese Bilderbuchlandung (das unterstelle ich einfach mal) vor lauter Flugzeugen nicht sehen, aber es taucht nichts Hüpfendes dahinter auf... Josef ist begeistert von seinem Midfield-crossing, bei dem sie eng umgeben waren von diversen Airlinern... so hört es sich zumindest an... Thorsten hat ein paar Filmversuche unternommen. Ich weiß ja nicht, was die zwei da oben veranstaltet haben, aber es sieht aus, als ob da jemand Purzelbäume geschlagen oder ein paar Loopings eingestreut hat... Josef wird doch wohl nicht so fliegen, wie Sigi Auto fährt (oder sollte man besser sagen: Auto kachelt?)... Nein, es stellt sich heraus, dass Thorsten für diese Art Multitasking wohl zu wenig Daumen besitzt: Pause, Aufnahme und funken!!! Da ist schlichtweg was durcheinandergeraten. Aber Lernen geht fix: die letzten Aufnahmen von Frankfurt sind wieder gelungen.

## 14

Wir entern, behängt mit Plastiktüten voller Baguettes, Käse und Weintrauben (na gut, die Tüten sind nicht mehr ganz so voll...) die Halle 5 auf dem Egelsbacher Flugplatz. Schon ein eigenartiges Gefühl, wenn die Menschen, deren Gesichter du nie gesehen hast, entgegen kommen und dich herzlich begrüßen! Und dann auch noch gratulieren...

Ich war von Anfang an eher weniger für den 14. Juli als Termin, weil ich an diesem Tag Geburtstag habe. Und ich mach da nicht gern 'Brimborium' drum Aber ich hab mich dann doch sehr gefreut über die vielen Glückwünsche!

Schon witzig, wie das ansonsten so ablief:

„Hi Birgit, hi Sigi! Schön, dass ihr endlich da seid!“

„Ja, finden wir auch! Hat ja auch lange genug gedauert...! - Ääh, und du bist der...?“

„Ich bin der Volker!“

„Ach so! Hi Volker! Schön, dass du da bist! - Ääh... Volker *wer*...?“

„Der Volker Pelz, aus Landshut!“

„Aaah!!! Jetzt weiß ich!!!“

Und so bekamen User, die ich zum größten Teil aus gelegentlichem Email-Kontakt kannte, endlich ein Gesicht!

Tja, schon komisch: Du kommst da an, die Leute kennen dein Gesicht von der Impressum-Seite und wissen gleich, mit wem sie es zu tun haben, und du selbst stehst da rum und bist zunächst mal ziemlich ahnungslos!

Aber das ist ja schnell geklärt, und in der nächsten Zeit wird dann reichlich über ein Thema geredet, das mir im Moment gerade entfallen ist... ach ja: Übers Fliegen!!

Das Wetter sieht nicht wirklich schlecht aus, und so wird beschlossen, nochmal eben für 'ne halbe Stunde oder so Fliegen zu gehen. Und zwar wollen wir ein 'midfield-crossing' über dem Frankfurter Airport machen.

Wenn's geht, mit drei Maschinen in Formation, denn zehn Leute wollen mit! Zuerst bin ich Feuer und Flamme, selbst zu fliegen, aber ich möchte auch gerne Fotos über dem abendlichen Airport machen, und bei so einem Procedure geht beides, Fliegen und Fotografieren, nicht gut zusammen. Also entern Birgit und ich die Backseats einer C172. Ich werfe meine Lederweste nach hinten in den Gepäckraum.



„Erinnerst du mich bitte, dass ich die nachher da wieder raushole?“,  
bitte ich Birgit. Klar! Macht sie!

Zwei Minuten später angle ich meine Jacke wieder hervor (eine Erinnerung ist nicht nötig...!) und wir steigen wieder aus: Die rechte Bremse des Fliegers ist leider defekt, was sich beim Routinecheck herausstellt.

Wir steigen in die nächste C172. Ich werfe meine Jacke nach hinten.

„Ja, ich erinnere dich nachher an deine Jacke!“



Braucht sie nicht: Nach zwei Minuten steigen wir wieder aus, ich hab meine Jacke nicht vergessen, aber das Triebwerk hat vergessen, dass es eigentlich zwei Zündkreisläufe haben sollte...

Und so wird aus der dem Frankfurter Controller angemeldeten und von ihm genehmigten Formation von drei Maschinen ein midfield-crossing einer einsamen C152, voll besetzt mit Thorsten und Josef...

Natürlich wird im weiteren Verlauf des Abends viel vom Fliegen gesprochen, von Flügen im In- und Ausland (Mallorca... ich erinnere mich, dass darüber etwas im Forum stand...), von Erfahrungen mit diversen Flugzeugtypen (ich werde Sigi morgen mal fragen, was eine Dakota ist...), von Anflügen auf Egelsbach (Ha! Auch ich weiß, wo Sierra ist... archäologische Ausgrabungsstätte in der Nähe...), die beste Wetterberatung (Leipzig...) und alle sind voll in ihrem Element.

Sieben Monate zurück hatte ich mich eigentlich entschlossen, meinen Wissensdurst in Sachen Fliegen nicht mehr weiter zu beachten, denn er konnte eh' nicht weiter gestillt werden. Ich hatte mich damit abgefunden, dass die Fliegerei wohl scheinbar ein so abgeschotteter Bereich ist, dass man als Nichtflieger einfach keinen Zugang dazu bekommt.



Theoretisches Wissen kann man prima über die Lektüre von diversen Büchern und Zeitschriften bekommen. Das gepaart mit einer gehörigen Portion Neugier, etwas Platz im Gehirn, um das alles nicht nur zu lesen, sondern auch zu speichern, bringt da schon eine ganze Menge. Aber die Menschen, die Persönlichkeiten, denen man die Leidenschaft für's Fliegen an ihren leuchtenden Augen bereits ansieht, lernt man so natürlich nicht kennen. Und man läuft Gefahr, dass immer ein Bild von Privatpiloten und ihren Maschinen in den Vorstellungen die Überhand behält: das Bild von tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten, von verantwortungslosen, angeberischen 'Möchtegernpiloten', die in ihren schlecht gewarteten, unsicheren 'Tschäßnas' dauernd abstürzen. Weil eben genau dieses Bild überall wieder verbreitet wird.

Dass dem nicht so ist, konnte ich mir denken, aber 'Angebererzählungen' einiger Flieger, die mir zufällig über den Weg liefen, entsprachen leider immer diesem Bild. Wo waren also die anderen? Spätestens jetzt weiß ich es: einige sitzen in der Halle 5 am Egelsbacher Flughafen,

sind eddh.de-User und ich bin dank eines kleinen süßen TV-Programms und ein bisschen Langeweile kurz vor Weihnachten des vergangenen Jahres mitten unter ihnen. Kann mich mal jemand kneifen?

Josef gelüftet es jetzt nach seinen Coburger Würstchen. Ich werde heute keines mehr essen. Mein Magen verweigert inzwischen die Nahrungsaufnahme weitgehend, ist wohl etwas viel für ihn heute gewesen. Komisch, ist doch sonst nicht. Na ja, sonst geht's auch nicht ums Fliegen... Tja, Birgit, jetzt kannst du also sehen, wie du an dein erstes Coburger Würstchen kommst... Ich werde zu Hause mal auf die Pirsch gehen, Weißwürste habe ich bei uns ja schließlich auch irgendwie aufgetrieben...

„Hab ich schon gesagt, dass wir heute ein geiles midfield-crossing gemacht haben?“ Das ist Josef mit blitzenden Augen und schon zum hundertsten Mal...

Am recht späten Abend ist dann allgemeiner Aufbruch. Wie es wohl sein wird, von dem einen oder anderen etwas im Forum zu lesen und das Gesicht dazu zu kennen? Bestimmt nicht schlecht. Family-like eben. Josef wird bei Andreas in Langen übernachten und da unser Hotel auch dort steht, nehmen wir sie praktischerweise in unserem Astra mit. „Wie fahren wir denn jetzt am besten?“, so meine ahnungslose Frage. „Also erstmal ein Stück zurück und dann links am vorderen Auto vorbei...“. Ha-ha-ha, also im Klartext: erstmal aus der Parklücke raus.... Freche Bande... Sollte ich sie vielleicht gleich wieder ausladen?... Wäre ungünstig, denn ich weiß nicht, wo in Langen die Robert-Bosch-Straße ist... Also belasse ich es bei einer verbalen Retourkutsche und überlege mir, ob ich nicht einfach wieder die Klimaanlage auf blau stellen sollte... Aber damit ist Sigi scheinbar nicht einverstanden, denn klammheimlich wird der Regler wieder in den roten Bereich gedreht.



Langen ist schnell erreicht und die beiden Passagiere freigelassen. „Wie kommst du denn von hier zum Flughafen“, möchte Josef noch von Andreas wissen. „Mit der S-Bahn kann man ganz gut fahren“. Das Motorrad wurde für die Fluglizenz verkauft und das Auto für Flugstunden. Das ist Enthusiasmus in Reinstform. Es gibt bestimmt Menschen, die das in ihrem Vokabular als 'flugverrückt' bezeichnen. Das sehe ich allerdings

anders. Verrückt ist jemand, der die Realität nicht mehr erkennt, nicht jemand, der lediglich seine Prioritäten anders setzt, als andere. Das hat nichts mit Verrücktheit zu tun, sondern mit Individualismus.

Wir erreichen schließlich den Hotelparkplatz. Einchecken beim Nachtportier und ab ins Bett. Es gibt immer wieder Tage, an deren Ende ich in sekundenschnelle einschlafe. Heute ist es zehntelsekundenschnell...

## 16

Das Hotel, das wir von Hamburg aus gebucht hatten, liegt nur etwa fünf Kilometer vom Flugplatz Egelsbach entfernt. In Langen. Die Fotos im Internet zeigten ein sehr schickes, modernes großes Haus, geschmackvolle Architektur, vier Sterne, also super! Genau richtig, um vor dem Schlafengehen den schönen Abend noch bei einem Glas Rotwein gemütlich ausklingen zu lassen.

Beinahe Mitternacht ist es, als wir dort ankommen. Am Telefon heute Nachmittag hatte man mir gesagt, wir können jederzeit kommen, die Rezeption sei rund um die Uhr besetzt. Klar: Gutes Hotel!

Der Eingang ist verschlossen.

Aber es gibt eine Klingel! Und nach kaum einer Minute kommt ein Concierge angehechtet, lässt uns mit unseren Taschen rein (die Baguette-Käse-Trauben-Tüten haben wir lieber im Auto gelassen...), entschuldigt sich und hechtet gleich wieder hinter seinen Counter, wo er ein Telefongespräch hat. Wir tragen uns inzwischen ein.

„Wir würden gerne noch etwas trinken“, verkünde ich ihm und erwarte, den Weg zur Bar gezeigt zu bekommen.

„Aber gern! Was möchten Sie denn?“

„Rotwein“.

„Oooh...!“

Das Hotel ist modern. Das Hotel ist chic. Es hat vier Sterne. Es wird fast ausschließlich von Geschäftsreisenden genutzt. Und es liegt in einem Gewerbegebiet. Und es hat keine Bar. Jedenfalls nicht mehr um diese Uhrzeit. Und es gibt keinen Rotwein. Wir haben Wasser, Fanta oder Cola zur Auswahl. Wir entscheiden uns spontan für das Härteste dieser drei Getränke und bekommen Cola-Flaschen in die Hand gedrückt, die wir mit nach oben nehmen dürfen! Eine regelrechte Orgie kann man damit feiern... Das Radioprogramm des TV-Geräts auf dem Zimmer brummt



unerträglich, Onyx, VH1 oder MTV ist nicht eingespeist, also nix mit Musik!

Dafür finde ich hinter einer der schicken Schranktüren eine Pantry...! Mit einem leeren Kühlschrank. Ob die ein Gast hiergelassen hat, der gezwungen war, sich selbst zu verpflegen...?

## 17

Am nächsten Morgen geht es nach einem kräftigen Kaffee wieder zurück nach Paderborn.

Ans Fliegen ist um diese Zeit im Raum Frankfurt nicht zu denken. Josef wird somit wohl auch noch nicht den Heimflug antreten können. Wir werden ihn von unterwegs mal anrufen. Die Autobahn hat uns wieder.

Sigi achtet heute peinlich genau auf die Temperatureinstellung unserer Klimaanlage. Der gestrige Abend und meine diversen Fragen zum Fliegen schwirren durch den wieder viel zu trägen Astra. Aber fairerweise muss man sagen, dass wir ohne ihn gestern wohl noch später in Egelsbach eingetrudelt wären. Das Radio posaunt was von Stau.

„Wo müssen wir die Autobahn verlassen? Die haben eben irgendwas von Stau auf unserer Strecke gesagt.“

„Muss ich mal nachsehen. Vielleicht am besten bei Herborn.“

Also aufpassen, wenn die Abfahrt kommt. Und dann soll's wieder 'über die Dörfer' Richtung Paderborn gehen.

„Welche Abfahrt war das noch?“

„Heeeerrrrboornnnn“ kommt es schmunzelnd von der Seite. Ach ja, richtig. Morgens früh kann man mein Gehirn wirklich vergessen...

Eine Ewigkeit später kommt schließlich die Abfahrt. Das zieht sich ja heute wirklich hin wie Kaugummi. Aber der Himmel sieht immer fliegbarer aus.

Nicht zu fassen: nach Durchkreuzung etlicher Dörfer, Überholen etlicher Sonntagsfahrer und ausgedehntem Halt an einem Bahnübergang, über den ich wegen vorheriger Dusseligkeit wieder zurück musste, kommen wir endlich am Flughafen Paderborn an. Auto zum Mietwagenparkplatz, natürlich mangels Tankstelle unbetankt... dann diverse Taschen und Tüten aus dem Kofferraum raus und ab zum Terminal, Zielrichtung Restaurant.

„Sag’ mal, dieses letzte Baguette das breche ich jetzt einfach durch, das sieht ja blöd aus, wenn wir damit ins Restaurant gehen..“

„Das sieht generell blöd aus, wenn wir mit den ganzen Tüten durch die Gegend ziehen...!“

Kommt also eigentlich nicht mehr drauf an... Orient Air hebt gleich ab... Zwei bepackte Gestalten auf dem Mietwagenparkplatz müssen mal eben laut loslachen...

Wir beschließen, doch erst zum Flieger zu gehen und die Klamotten dort zu deponieren. Also ab zum GAT, zu den OPSlern. „Wir haben die Maschine vertäut, es war hier etwas windig“ ... Hey, wie nett... ach ja, hier ist ja wieder die Welt des Service... und jetzt zum Flieger. „Sieh mal, die ganzen Leute da oben auf der Besucherterrasse gucken uns hinterher...“ Aha, na und? Sollen sie. Sowas juckt mich irgendwie überhaupt nicht.

Unsere Sachen werden verstaut und es geht wieder zurück zu den OPSlern, um das Wetter zu besorgen, das wir uns dann wieder im Restaurant ansehen können. Komische Mannschaft heute, entweder sind die so unterbelichtet, was den Computer betrifft oder die wollen heute nicht: angeblich haben sie keine Radaranimationen vom Wetter... wenn wir sie nicht schon gesehen hätten, könnten wir das evtl. noch glauben.

Sie werden allmählich ausfallend und weisen darauf hin, dass sie hier eine Leistung im Wert von 80,00 DM erbringen. Was für eine Leistung??? Im Moment haben wir noch gar nichts an Leistung gesehen, außer einem frechen Mundwerk. Mit angeblich viel Mühe und großem Umstand finden sie schließlich in ihrem hochheiligen Computer die Wetterinformationen und einige TAFs.

Leicht genervt geht’s rüber zum Restaurant. Qualvolle Enge, da wahrscheinlich Hauptabflugzeit. Schließlich ergattern wir einen Tisch am Gang. Wir haben Hunger, aber die freundliche Bedienung klärt uns auf, dass die Küche schon geschlossen hat. Also nur ein Baguette, das Hauptgericht werden wir uns dann in Bremen genehmigen. Wie dekadent... Ein kurzer Check, ob Josef in Egelsbach schon abheben konnte... Immer noch nicht...

Wir brechen ziemlich bald wieder auf, der Flug zurück nach Münster ist noch lang... ;-)) Aber erst müssen wir noch am Tisch vor dem Büro der OPSler den Strich in die ICAO-Karte zeichnen und dann geht’s wieder zur Romeo Fox. Die Besucherterrasse quillt noch mehr über als vorhin. Das ist echt klasse gelöst hier in Paderborn, denn die Besucher sind viel näher am Geschehen als in Münster/Osnabrück. Und vor allem: sie bekommen so viel mehr von der Allgemeinen Luftfahrt mit, und sei es nur,

dass sie uns jetzt beim Außencheck beobachten können. Also: Checkliste in die Hand. Da die Maschine heute noch nicht geflogen ist, bekomme ich jetzt den kompletten Check mit, incl. fuel test, fuel drainage, Ölkontrolle. Außerdem müssen wir die Romeo Fox noch losbinden. Gar nicht so einfach, so festgezurr't wie sie ist... Hat es hier gewittert??? Mit vereinten Kräften lösen wir die Knoten und dann geht's ins Innere der Romeo Fox.

Sigi wollte mir weismachen, dass man einen Schulterdecker auch mit engem Rock besteigen kann, im Gegensatz zum Tiefdecker... das wollen wir doch mal eben checken.... das geht nämlich nicht!!! Ich hab' da kein Problem mit, denn wenn ich schon nicht mit Schminkköfferchen reise, dann wohl auch kaum mit engem Rock.... mit 'Businesskottzüm' in den Flieger... obwohl... das habe ich in 'ner C525 auch schon bringen müssen... Paderborn... die Sonne brennt.... 3-Wetter-Taft.... NEIIIIINN.... wir machen lieber bei unserer Checkliste weiter... Paderborn... die Lehne hält.... gemeint ist die Rückenlehne des Copilotensitzes, die schon genau in einer bestimmten Position einrasten muss, damit der Copilot nicht allmählich sanft in die Schlafposition abgelenkt.... Aber sie hält. Noch eben die Unterlagen bestücken mit Anflugkarte Paderborn und Bremen (Münster/Osnabrück ist noch drin), ICAO-Karte zurechtknicken, Kurs noch einmal ansehen und den Anflug auf Bremen verinnerlichen... Sierra 1, dann entlang der Autobahn auf Sierra 2....

Seats adjusted and locked.... doors closed and locked... 'die doors kann man doch nur locken, wenn sie closed sind, oder?' Oh, Mann, welche Sprache... ich hab' einen Schaden.... Weiter mit der Checkliste wie gehabt... Radios on... und schließlich der Kontakt mit Ground und Tower.

Wir werden über die 24 abfliegen. Eben auf der Abflugkarte ansehen, wo die Taxiways Mike und Alpha sind. Der Funk ist recht interessant heute Nachmittag. Es ist mächtig viel los in Paderborn, und der Controller zeigt einem Oldtimer-Piloten gerade, 'wo der Hammer hängt'. Der Pilot erbittet einen Abflug von der Grasbahn, Grasbahn ist nicht, erwidert der Controller, „aber ich stehe hier schon...“ - „dann bleiben Sie da mal ganz gepflegt stehen...“ Wie auf dem Basar... Dazu passt unser Tütentransport ja wunderbar...

Dann wieder die üblichen Checks am Rollhalteort. Ich verfolge die Punkte auf der Checkliste... die Startfreigabe kommt, und es geht los.

Ich bin wieder mal überwältigt von dieser riesigen Runway... Sie ist wohl nicht breiter als jede andere Piste eines Verkehrsflughafens, aber man hat das Gefühl, direkt über den Boden zu sausen, die Gummispuren sind deutlich abgegrenzt zu sehen, nicht nur als schwarze Matte... Der Punkt, an dem die Romeo Fox abhebt, ist kaum wahrnehmbar, und wir

steigen und steigen und nehmen Kurs auf Bremen. Welch herrliches Flugwetter hier herrscht... Brabbelbrabbel... und wie toll der Himmel aussieht... Ach so, Sigi und seine Startzeit wieder... Wo ist jetzt ein freies Blatt Papier... Ich liebe Papier und diese chronische Knappheit macht mich wahnsinnig... Wenn ich dürfte, wie ich wollte wäre wahrscheinlich schon alles gepflastert mit gelben Post-Its... Und dann würde Sigi wahrscheinlich wahnsinnig...

## 18

Die Mietwagenbüros in Paderborn sind nicht besetzt, als wir den Mietwagen abstellen. Diesmal nicht mal das Avis-Büro. War wohl das letzte Mal gestern, dass ein Mitarbeiter sich nach offiziellem Büroschluss noch in seinem Dienstraum aufhielt. Egal, wir sind wieder in Paderborn. Die Rückfahrt glich in etwa der Hinfahrt: Wir fahren aus schlechtem Wetter in gutes. Nur, dass diesmal dort, im guten Wetter, unser Flieger auf uns wartete! Und dass ich jetzt besser auf die Klimaanlage achtete.

Mein Griff zum Regler der Klimaanlage: Dreiviertel auf Blau. Mein Griff zum Regler der Klimaanlage: Halb Blau, halb Rot. Birgits Griff zum Regler der Klimaanlage: Dreiviertel Blau. Mein Griff zum Regler der Klimaanlage: Blau bis zum Anschlag, Gebläse volle Stufe, Düsen Richtung Birgit „Ist es so besser?“

„Das ist entschieden zu kalt!“

„Ich denk', du willst das so...?“

„Ich weiß gar nicht, was du hast?“

„Was ich habe? Rauhreif auf der Brille!“

Aber wenn man so viel lacht, wie wir, wird's einem nicht wirklich kalt...

Das Steak, auf das wir uns gefreut haben, wird uns nicht zu sehen bekommen, denn im Restaurant ist es so voll, dass das niedliche Tischchen, das wir ergattern können, keinen Raum für mehr als zwei Baguettes (gekaufte, nicht unsere Reise-Baguettes!) bietet. Außerdem wollen wir nicht viel Zeit verlieren, denn die Romeo-Fox soll uns ja heute noch ein Bisschen für die entgangenen Flugfreuden entschädigen.

Die OPS-Crew ist heute eine andere als gestern. Das ist optisch weniger feststellbar, als durch ihr Auftreten. Die junge Dame, der ich meinen Wunsch nach einem kurzen Blick auf ihr Wetterradar mitteile, blickt mich daraufhin an, als hätte ich ihr ein unanständiges Angebot gemacht. Und

so geht sie dann auch mit dem armen PC um. Fahrige Finger schweben entscheidungsunfähig über Tastatur und Maus, sie bringt schließlich ein streichholzschattelkleines Wetterbildchen zum Vorschein. Das ist es nicht, was ich wollte.

„Ihr Kollege gestern hat doch da ein so schönes Radarbild gehabt, sogar mit der Animation der letzten Stunden! Können Sie mir das nicht eben mal zeigen?“

Sie hat keine Ahnung.

„Ich hab keine Ahnung!“, und sie ruft ihren Kollegen. Aber den von heute. Der heißt Mr. Wichtig und kommt mir genauso entgegen. Und bringt ebenfalls nichts Besseres aus den Tiefen der Bits und Bytes auf den Monitor. Ich erkläre nochmal, dass es da doch was anderes geben muss, schließlich habe man uns das gestern ja gezeigt. Nur, wie man dieses Programm bedienen muss, weiß ich natürlich nicht, das müsse er ja besser wissen.

Das tut ihm offenbar weh, denn seine Miene verfinstert sich. Und dann erklärt er mir, dass Paderborn ja kein International Airport ist (wusste ich schon), kein eigenes Met-Büro hat (wusste ich auch schon) und überhaupt und alles (dachte ich mir schon), und dass die Leistung, die er hier gerade erbringt (das hatte ich noch nicht bemerkt) einen Wert von achtzig Mark bedeutet (das erregt mein Interesse).

„Dann zeigen Sie mir die Wetterradarbilder und die Animation, und ich bezahle achtzig Mark, wenn Sie das dann freundlicher stimmt.“

Er zeigt mir keine Wetterradarbilder und will auch keine achtzig Mark. Er will sich nur ärgern. Und das tut er dann auch, während wir uns an einen der Tische begeben, um unsere kurze Flugplanung nach Bremen zu machen.

## 19

Auf dem Weg nach Bremen sind nicht so viele mögliche VORs wie auf unserem Flug nach Paderborn. Also ein zweiter Versuch, die Sache zu kapiern... Die eingestellten Funkfrequenzen habe ich noch einmal anhand der ICAO-Karte und der Anflugkarten von Paderborn und Bremen nachvollzogen, das ist jetzt klar. Sigi hat das VOR Bremen eingedreht, das auch mit DME ausgerüstet ist und auch schon bald empfangbar ist. Jetzt noch eben klären, wie das mit diesem Storchenschnabel nun geht: aha, vom Gerät ablesen, die Skala entsprechend einstellen und der Schnabel grätscht sich entsprechend weit. Jetzt nur noch die Entfernung auf der

Karte abtragen und mit der Umgebung abgleichen. Eigentlich ganz einfach. ICH HABE BEGRIFFEN!!!! Das krieg ich jetzt hin... Eisenbahnen sind braune Bänder... Und die beiden Städte da unten könnten Sulingen und Bassum sein... Prima Sache, dieses DME und der Storchenschnabel... (wie das Ding wohl wirklich heißt?...) Jetzt ist hier gerade nichts zum Vergleichen... Sigi sagt was von Sumpf... Sumpf??? Wie erkennt man den denn??? Ach so diese glänzenden Flecken... „Ist da eingezeichnet mit den Strichelchen“ - Oh, ja... entdeckt... Traffic information... on your 12 o'clock position... Sigi schaltet sicherheitshalber die Landescheinwerfer ein... und wir halten Ausschau... ich hab' ihn bald entdeckt... rechts von uns und etwas tiefer. Und wo sind wir gerade?

Der Storchenschnabel und ich sind mittlerweile ein gutes Team und wir finden recht schnell heraus, dass Sigi sich bald in Bremen melden könnte. Tut er auch. Der britische Controller lässt feinstes Englisch walten, mit dem etliche auf der Frequenz Probleme haben... wir folgen der Eisenbahn und erreichen bald Sierra One... „Next Sierra two“, kommt's vom Controller und dann auch schon bald der direkte Anflug auf die 27 von Bremen. Sigi warnt mich vor, dass es eine etwas steile Landung wird... durch die voll gesetzten Klappen fühlt es sich wieder so an als ob wir an einem Fallschirm hängen und auf die Bahn zugleiten... eben: zu-*gleiten*, nicht zu-*stürzen*... und knapp über dem Boden, so weiß ich ja inzwischen, geht es über in einen kurzen Schwebeflug über die Bahn und dann die Landung.

Ein Follow-Me bringt uns zur Parkposition und anschließend gleich ins GAT, damit Sigi erstmal die Landegebühren loswerden kann... Für den Rückweg bekommen wir gleich einen Passierschein für die Sicherheitskontrolle. Der Follow-Me-Fahrer, der uns anschließend weiterfährt zum Hauptterminal ist ein Ur-Bremer mit tiefstem Bremer 'Dialekt'. Ich fühle mich pudelwohl und irgendwie zu Hause...

Jetzt erstmal ins Restaurant 'Blix'... Die Küche hat noch nicht geöffnet... Irgendwie ist das Transportmittel Flugzeug wohl doch etwas schnell... in Paderborn Küche schon geschlossen, hier noch nicht geöffnet... Na egal, mir ist sowieso leicht schlecht von dem Flug. So turbulent war es doch gar nicht. Vielleicht sollte ich generell einfach mal mehr essen und etwas mehr trinken... Wir haben nicht mehr so viel Zeit, dass wir auf die Küche warten können... Also trinken wir nur etwas, genießen den Ausblick und die kurze Pause und dann geht es zurück zum Terminal.

Verflixt... irgendwo müssen hier doch die Sicherheitskontrollen sein... Dort wo sonst die Information war, ist jetzt ein Souvenirshop... Und die Info? Ach so... in der Mitte der Halle... zu auffällig, um entdeckt zu werden... Wir müssen ein Stockwerk höher... Wieso wissen wir das eigent-

lich nicht? Wir haben doch schon eine Redaktionssitzung in Bremen am Flughafen gemacht und uns da oben 'herumgetrieben'... Und ich bin schon von Bremen aus in den Urlaub geflogen... War wohl damals noch sehr früh am Morgen... ;-))

Das Follow-Me-Fahrzeug wird gleich angerufen und wir nach unten zum Ausgang des Gates geleitet. Der Ur-Bremer fährt uns zur Romeo Fox und ich bin irgendwie traurig, dass ich meine liebste Stadt schon so schnell wieder verlassen muss. Aber wir müssen ja noch nach Münster zurück und Sigi auch noch nach Hamburg!

Die Romeo Fox hat uns wieder. Ich werfe einen letzten Blick zum Flughafengebäude, das ich aus dieser Perspektive ja noch nie so richtig gesehen habe. Einsteigen, Papier sortieren, Anflugkarte von Bremen nach oben, Abflug einprägen, Checkliste raus.... schließlich Radios on und Sigi ruft Ground. Ground hat schon Feierabend, Tower ist zuständig. Und wieder dieser Engländer. Man muss schon seeeeeehr genau hinhören... Taxiway Kilo ist nicht eingezeichnet, also werden wir 'ferngelenkt' ... Sigi bekommt die 27 zum Abflug, bestätigt 27, bekommt die Korrektur auf die 23... Hä???? 23???? Gibt's in Bremen gar nicht. Ich sehe mir den Plan vom Flughafen noch einmal an... nichts von 23 zu sehen, auch keine Bahn die quer verläuft... Begründung des Lotsen: Weil Sigi 23 requested hatte... Hä??? Sigi hatte gar nichts requested und schon gar nicht eine 23. Meine Ohren sind in Ordnung, zugehört habe ich auch und mein Gehirn ist wach!!! Die beiden einigen sich auf 27 und Abflug über Whiskey...

Kaum merklich hebt die Romeo Fox ab... Brabbelbrabbel... der Himmel sieht ja wirklich toll aus... „Hast du die Startzeit?“ Ach so, schon wieder diese Startzeit, stimmt, das hat er ja eben schon gebrabbelt... und diese ungeeignete Uhr! Gestellt ist sie ja inzwischen, die vier Minuten Luft sind raus, aber das sollte ich vielleicht auf dem Zettel ganz unten auf dem Schoß vermerken. Den Punkt 'Startzeit' würde ich mir z.B. auf ein gelbes Post-It schreiben und genau vor die Nase kleben. Aber es hat bestimmt einen Grund, warum mit diesen kleinen süßen Dingern in der Fliegerei nicht gearbeitet wird...

Es geht an der Autobahn entlang bis Whiskey und dann nach Süden Richtung Münster/Osnabrück. Sigi unternimmt einen neuen Versuch, mir die Sache mit den VORs zu erklären. Ich weiß inzwischen, dass wir 'das Gerät' sind und die Nadel das Radial. Und wenn die Nadel links von der Mitte ist, sind wir rechts des Radials. Jedenfalls, wenn wir 'TO' fliegen... Die Sache mit dem Autopiloten habe ich inzwischen auch kapiert. Einerseits ist es ein 'wing leveler', andererseits können wir über den Heading Bug am Gyro den gewünschten Kurs festlegen, der dann auch eingehalten wird. Aber warum dreht Sigi jetzt den Strich vom VOR-Emp-

fänger wieder in die Mitte? Vielleicht hat das was mit diesem TO and FROM zu tun... Ich hole Luft und will mal nachfragen, da kommt die Bitte, dass wir den Flugplatz Damme umfliegen möchten. Dann gehen wir eben etwas weiter nach Westen. Ich schnappe mir wieder den Storchenschnabel, das DME Bremen ist noch empfangbar, die Entfernung auf die Karte übertragen und vergleichen mit dem was da unten ist... gar nicht so einfach, denn das passt irgendwie nicht. Die Eisenbahn verläuft irgendwie anders als auf der Karte... und die Straßen auch. Sigi hat die Lage gepeilt und stellt zweifelsfrei fest, dass wir 'hier' sind. „Das passt doch... hier die Straße und da die Eisenbahn und da vorne ist eine Kreuzung“ ... Für mich passt das immer noch nicht, und so bestätige ich es auch nicht, sondern suche weiter. Sigi rastet ein NDB... wieder was Neues... wie geht das jetzt? Hört sich ganz simpel an... aber in mein Gehirn will es heute nicht mehr rein.

Das DME Bremen ist jetzt nicht mehr empfangbar. Jetzt habe ich nur noch diese nicht passende Karte, den NDB-Empfänger, dessen Nadel sich jetzt nur noch dreht (vielleicht sind wir gerade genau darüber?) und diese Geräte, an denen Sigi immer den Strich in die Mitte dreht. Ach ja, wollte ich ja noch fragen... Nee, heute nicht mehr. Ich überlege, ob ich mich aus dem Kartenlesen ausklinken soll, denn ich glaube, dazu bin ich heute nicht mehr zu gebrauchen. Ehe ich da noch Müll von mir gebe und Sigi sich auf Teile des Mülls verlässt...

Ha! Porta-Möbel unter uns!!! Ich weiß, wo wir sind!!!! Wallenhorst!!! Und die erste Autobahnkreuzung ist keine Autobahnkreuzung, sondern die Überführung der B68 über die A1. Und da vorne links ist der Flugplatz Atterheide... Jetzt passt die Karte auch wieder!!!! Und sie passte wahrscheinlich vorhin genauso...

Der Teutoburger Wald sieht aus wie ein sanfter Hügel... wenn man ihn mit dem Fahrrad befährt ist davon leider nichts zu spüren... Sigi entdeckt als markanten Punkt im Westen ein Kraftwerk... „Das ist Ibbenbüren...“ geradeaus eine Stadt... „Lengerich, eindeutig!!!!“ Es sind heute abend viele Ballone unterwegs, allerdings viel tiefer. „Heinz, wo bist du gerade?“, tönt es aus dem Funk... Das wissen wir leider auch nicht.

Wir können den Flughafen Münster/Osnabrück schon als graue Fläche im satten Grün des Münsterlandes sehen und fliegen direkt auf die Landebahn 25 zu. Die Landebahnbeleuchtung ist schon eingeschaltet und so raffte ich mich auf den letzten Metern, ach nein: Meilen, doch noch auf, ein paar Fotos vom Anflug zu schießen. Aber nur drei, den Rest lasse ich mir lieber direkt in mein Gehirn einbrennen und genieße die Landung.





Die Romeo Fox quiekt kurz und teilt uns dadurch mit, dass sie aufgesetzt hat. Ich sehe auf die Uhr, denn gleich kommt wieder das Gebrabbel wegen der Landezeit, und wir rollen zur Parkposition neben einem CitationJet. Illustre Gesellschaft, ganz so wie es sich für die Romeo Fox gehört.

Ich zeige Sigi noch kurz, wo ich die Start- und Landezeiten hingekritzelt habe und dann geht's ans Ausladen meiner Tasche. Ich folge Sigi noch eben zur 'Landegebührenzahlstelle' (wie heißt das Büro eigentlich richtig?)... *wenn* mitfliegen, dann komplett!! Den Weg kenne ich ja inzwischen. Von dort sehen wir schon den Tankwagen anrücken.... Wieder keine Servicewüste in der Fliegerei. Super!!!!

Mein Flug ist hier zu Ende. Schade, aber für heute reicht es auch. Ich werfe noch einen letzten Blick auf die Romeo Fox da draußen in der Abendsonne und verabschiede mich von Sigi. Es hat riesigen Spaß gemacht und ich habe wieder eine Menge über die Fliegerei gelernt.

Mir ist klar geworden, dass die Technik des Fliegens, also das Flugzeug vom Boden zu bekommen, in der Luft fortzubewegen und wieder sicher zu landen eine Sache ist, Navigation und Funk eine weitere, die beherrscht werden muss, und zwar gerade dann, wenn plötzlich ein neuer Kurs als der zuvor festgelegte geflogen werden muss. Es gehört eine gute Portion 'Multitasking-Fähigkeit' dazu, des weiteren Verantwortungsbewusstsein und das Erkennen und Tolerieren der eigenen Grenzen und der des Flugzeugs, wetterbedingte und gesetzliche. Es gibt sie: die Piloten, die dieses alles beherrschen, aber es wird sicherlich auch andere geben. Aber warum wird zugelassen, dass letztere das Bild des Privatpiloten prägen dürfen? Oder sind die doch in der Mehrheit? Und wenn ja, woran krankt es? Und was wird dagegen getan?

## 20

Um 20:15 rollen wir vor dem Tower von FMO aus.

Wir laden Birgits Sachen aus. Nachdem die Landegebühr bezahlt ist und der Tankwagen organisiert, verabschiede ich mich von Birgit. Nicht, ohne noch einmal deutlich meine Meinung darüber zu sagen, wie absolut super sie als Co-Pilotin war! Und auch nicht, ohne sie noch einmal mit ihrer quietschenden Tasche aufzuziehen „Deine Schulter quietscht! Du solltest da mal was gegen tun...!“

Viel mehr Zeit ist nicht, denn ich muss nach dem Tanken so schnell wie möglich wieder in die Luft, wenn ich Hamburg noch legal nach VFR erreichen will.

## 21

Meine Tasche quietscht munter vor sich hin... (nein, es *nicht* meine Schulter...;-)). Ich sehne mich jetzt nach meinem Auto, das da hinten am Horizont im Parkhaus steht und nach einem Eis. Meine Gedanken schweifen zu unserem neuen Projekt, dem Luftfahrt-Info-Point, dessen Sinnhaftigkeit mir jetzt noch deutlicher geworden ist. Nur die detaillierteren Ideen dazu verschwimmen im Moment etwas im Brei der Eindrücke dieses Wochenendes.

Das Parkhaus ist erreicht und mein Auto lacht mich an. Zurück geht's über die Autobahn und es ist eine wahre Wonne, mit ihm zu fahren... von Trägheit keine Spur ... In Windeseile geht's nach Hause, kurzer Lagebericht und auf mein Sofa.... Ich wollte doch noch was.... das Buch..... im Regal..... VOR-Empfänger.....heute nicht mehr.

## 22

Der Tankwagenmann hat viel Zeit. Viel mehr als ich. Und er redet gerne. Noch mehr als ich. Und ich hab doch keine Zeit..

Irgendwann sind die Tanks der Romeo-Fox dann aber voll, ich reiße ihm so vorsichtig wie möglich, aber auch so schnell wie möglich den Beleg aus seinen schwieligen Händen, unterschreibe, und sitze eher im Cockpit, als er in seinem Führerhaus.

Na, woll'n mal sehen: Die errechnete Flugzeit von EDDG nach EDDH beträgt 1:20 h. Sunset in Hamburg ist heute um 21:42 local. Dreißig Minuten darf ich überziehen. das wäre dann 22:12. Und jetzt ist es 20:45. Das heißt, wenn ich innerhalb von sieben Minuten in der Luft bin, würde es auf die Minute passen... Wenn ich unterwegs keine Zeit verliere. Und wenn ich in Hamburg gleich rein kann. Eine einzige Warteschleife, und die Rechnung ist beim Teufel...

Um 20:52 local verlassen die Räder der Cessna den Boden von Münster/Osnabrück. Hmm... Ich muss weniger als 1:20 brauchen! Wind ist gleich Null, das passt also schon mal. Sauberst austrimmen, keine Höhenänderungen unterwegs, den Kurs so exakt wie möglich bestimmen und mit dem Autopiloten fixieren. Leistung nach Handbuch auf 75%. Und dann abwarten...

Und mehr hab ich auch nicht zu tun. Nachdem ich von Bremen Information einen Squawk bekommen habe, passiert nichts mehr. Ich kontrolliere immer mal meine Position, ich fliege wie auf Schienen meinen Strich entlang. Und ich genieße die untergehende Sonne. Und bin ziemlich allein. Wo Birgit jetzt wohl gerade ist? Schon zu Hause? Auf ihrem Sofa? Beim Erzählen, oder schon eingeschlafen?



Bin ich eigentlich *völlig* alleine hier? Mir fällt auf, dass ich seit der Anweisung zum Squawk nichts, aber auch rein gar nichts mehr im Funk gehört habe. Schon eigenartig: Das diffuse Licht der Dämmerung, die Stille nach zwei einigermaßen turbulenten Tagen, und niemand in der Umgebung... Mir fällt ein, dass Bremen Information an vielen Tagen um

21:00 local Feierabend macht. Allerdings melden die das dann immer. Ich hab nichts gehört. Überhaupt nichts. Hmm..., ich bin zwar noch auf der anfänglichen Bremer Frequenz, zwischendurch kurz in einem Bereich geflogen, der eine andere FIS-Frequenz hat, aber üblicherweise sind die bei Information zusammengeschaltet. Und außerdem bin ich schon wieder in dem Gebiet mit der Frequenz, die ich auch eingestellt habe. Es ist immer noch still. Kein weiterer Flieger unterwegs? Sonntags? Bei dem recht guten Wetter? Nicht mal ein Ballon?

Das wird mir nun doch zu komisch. Vielleicht ist was mit dem Funkgerät? Das muss ich wissen.

„Bremen Information, D-EORF, how do you read?“

Ohne jegliche Verzögerung kommt laut und deutlich zurück: „RF, read you five!“

Aha. Also alles in Ordnung mit dem Funk. Und tatsächlich niemand außer mir unterwegs. Und der Controller hat deswegen auch nicht viel zu tun.

Und mich ist er jetzt auch los, denn ich verabschiede mich von ihm, um Hamburg zu rufen. Ich bin 10 Meilen südlich von Rotenburg/Wümme, und dort schalte ich immer auf Hamburg um. Es ist 21:45, und die Sonne ist weg. Aber die Zeit sieht gut aus, wenn ich keine Warteschleife bekomme, dann klappt das wohl!

Der Hamburger Controller lässt mich direkt Sierra 2 anfliegen, ohne Umweg über Sierra 1. Das ist prima! Runway in use for landing ist die 15. Ich überlege, ob ich um die 05 bitten soll, denn das spart mir etwa drei bis vier Minuten. Es ist 21:59. Ach Quatsch, das geht auch so! Ich bekomme den rechten Gegenflug zur 15, und als ich, eine halbe Meile



querab, noch etwa eine halbe Minute bis auf Höhe der Schwelle habe, kommt:

„D-RF, you can turn tu final at any time, you’re cleared to land RWY 15, long landing is approved.“

Super! Das spart wieder! Ich drehe ein und gelange etwa auf der Hälfte der Bahnlänge über die Runway. Das macht Spaß! Und die Runway ist mit ihren 3,7 Kilometer Länge zu solch einem procedure auch bestens geeignet. Ich schwebe bis hinter die Runway-Intersection und setze so auf, dass ich über Kilo Apron 2 erreichen kann. Das war’s. Es ist 22:03. Beinahe zehn Minuten weniger als die errechnete Zeit gebraucht! Gut, dass kein Wind war...

## 23

Um 23:00 bin ich zu Hause. Standardprogramm: Rechner an, Mails checken. 48 Stück. Lande-Report mailen. Meine Güte, ist das still! Und ich bin ziemlich müde... Aber vielleicht schaffe ich’s noch, so lange aufzubleiben, bis ich wenigstens einige Pressemeldungen des nächsten Tages für die eddh.de-Presseschau aufreiben kann. Die ist ja jetzt zwei Tage nicht aktualisiert worden! Weil die gesamte Redaktion ausgeflogen war...!

Ich denke über das Wochenende nach. Und lächle. Es war superschön! In jeder Beziehung! Absolut allerbest! Dass wir nicht mit dem Flieger bis Egelsbach gekommen sind, war zwar schade, aber hat dem Ganzen nicht wirklich einen Abbruch getan! Wir waren ja da! Und haben so nette Leute kennengelernt! Uns prima unterhalten! Viel Spaß gehabt! Zwei haben sogar ein midfield-crossing über dem Frankfurter Airport genossen...

Wie Birgit und ich die ‘eddh.de-family’ eingeschätzt haben, aus Postings und Emails, hat sich absolut bestätigt: Eine Gemeinde gern fliegender, durchaus auch flugbegeisterter Menschen nahezu aller Altersgruppen, die aber nicht ‘flugverrückt’ sind, denn Verrücktheit gehört nicht in die Fliegerei, wie ich finde. So lustig alle beim Klönen waren, so ernst wurden aber auch Themen behandelt, die Ernsthaftigkeit benötigen.

Wir haben die Art von Piloten kennengelernt, die *nicht* geeignet sind, das Zerrbild von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland, das so gerne in den Medien ‘verkauft’ wird, zu untermauern! Und ich bin mir nun umso mehr sicher, dass solche Piloten, wie wir sie hier wieder kennengelernt haben, die ganz überwiegende Mehrheit der Privatpiloten ausmacht!

Das der Öffentlichkeit deutlich zu machen, ist eine Aufgabe, die bisher eher schlecht als recht von Verbänden welcher Art auch immer geleistet wurde. Vielleicht sollten wir, also die Piloten, die unter Fehleinschätzungen der Öffentlichkeit am meisten leiden, da selbst etwas tun...

Aber jetzt bin ich erst Mal müde...! Na gut, ein paar Meldungen krieg ich noch zu fassen. Durch die Lösung, die Birgit gestrickt hat, sind die auch relativ schnell in die entsprechenden Seiten eingebaut. Jetzt schnell noch die Presse-Service-Mail anstoßen, und dann aus, die Kiste...!

Ich fliege gerade Münster/Osnabrück an. Ganz alleine. Mit einem VW-LT. Kein Laut im Funk. Und von der Besucherterasse winkt Birgit mit einer riesigen, vollgekritzelten Anflugkarte und schwebt dann daran wie mit einem Fallschirm aufs Vorfeld herunter. Und überall Krümel. Es ist sehr warm. Was ist mit der Klimaanlage? Wieso sind hier so viele Kissen? Und warum quietscht meine Schulter...?





