

LUFT POST

AUSGABE 03/18



WER IM GLASHAUS SITZT ...

DER ARBEITSPLATZ VON RALF REICH

PFEILSCHNELL DURCH DIE LUFT!

ZUSAMMENARBEIT MIT SPEERWURF-EUROPAMEISTER

FLÜGGE GEWORDEN ...

DIE BEECH 18 VON SVEN SCHLOTHAUER

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT

haben Sie im letzten Sommer auch so geschwitzt? Wir von der „Luftpost“ hoffen ja, dass bei Erscheinen dieser Ausgabe die Temperaturen etwas gesunken sind, ohne gleich sibirisch zu werden, und Sie ganz entspannt in unserer kleinen Zeitung blättern können. Dieses Mal klären wir Sie über die Vorgänge im „Glashaus“ auf und erklären etwas über Langstreckenflugzeuge und warum diese manchmal Kerosin ablassen.

Dann werfen wir einen kurzen Blick auf die Beech 18 von Sven Schlothauer, erklären was ein Kehrbiasgerät ist und würdigen das Engagement von Thomas Röhler, dem Europameister im Speerwurf, um uns zu guter Letzt im „Propeller“ in den Schatten zu setzen.

**Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen
Ihr „Luftpostillon“ Martin Schubert**

RALF REICH AN SEINEM ARBEITSPLATZ



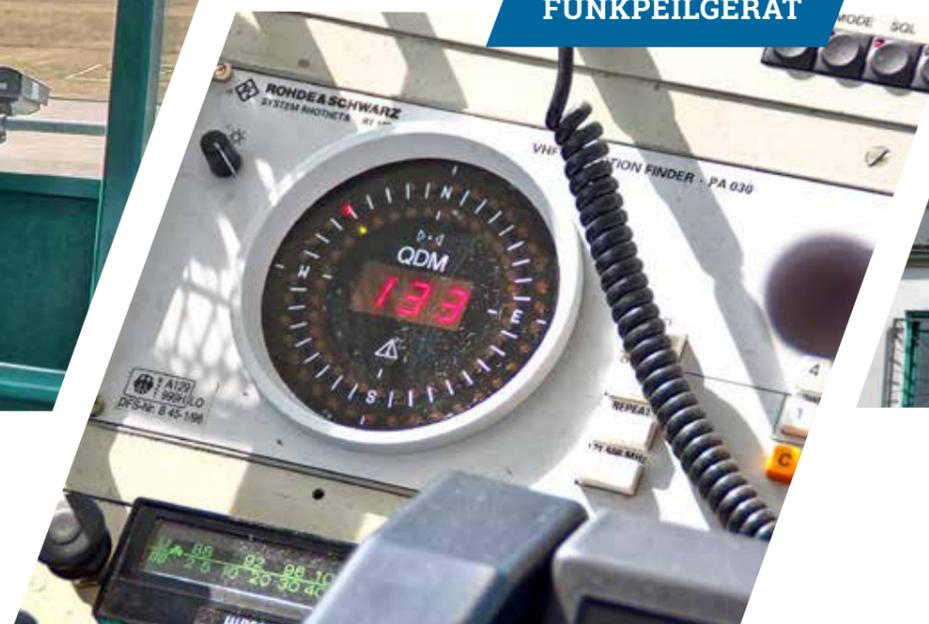
WER IM GLASHAUS SITZT, ...

...der sollte nicht mit Steinen werfen. Wir alle kennen diesen Spruch und wissen, was damit gemeint ist. Dabei gibt es Menschen, die tatsächlich im Glashauss sitzen, und damit meine ich an dieser Stelle natürlich nicht die Gärtner. Jedem, der schon einmal den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel besucht hat, ist gewiss jener Glaskasten aufgefallen, der über dem Wirtschaftsgebäude thront und den wir so gerne „Tower“ nennen. Nun, ein Turm ist er ja schon der Bauart nach nicht so recht, und die Funktion eines „Towers“ wie an großen Flughäfen hat er natürlich auch nicht. Aber da oben sitzt jemand drin. Nur – was macht der da? Jedenfalls wirft er aus verständlichen Gründen nicht mit Steinen. Viele Besucher

unseres Flugplatzes werden glauben, er würde, ähnlich wie ein Verkehrspolizist, den Verkehr am Platz lenken. Das stimmt aber nicht so ganz. Um das zu erklären, müssen wir erst einmal wissen, was der Kindel für ein Flugplatz ist. Er ist auf alle Fälle kein Flughafen. Auf Flughäfen findet hauptsächlich kommerzieller Flugverkehr statt. Dort starten und landen die Maschinen von Fluggesellschaften und Frachtlinien. Die Art von Flugzeugen, die Sie auf dem Kindel sehen, spielen dort eher eine untergeordnete Rolle. Und – Flughäfen werden kontrolliert. Dort sitzen Leute im „Tower“, die den Verkehr am und um den Flughafen nicht nur regeln, sondern lenken. Wer wie anzufliegen hat, welche Landebahn zu

benutzen ist, welche Parkposition aufzusuchen ist, wer vor oder nach wem landet oder startet und vieles mehr. Das ganze Verfahren ist wesentlich vielschichtiger, als ich es jetzt hier darlegen kann. Fluglotsen und ihre Kollegen erteilen Weisungen. Das tut ein Flugleiter – denn um einen solchen handelt es sich im Glaskasten auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel – nicht. Unser Flugplatz rangiert also unterhalb der Ebene Flughafen, ist aber ein genauso wichtiger Teil der Verkehrs-Infrastruktur in Thüringen. Er ist im Gegensatz zum Flughafen ein sogenannter unkontrollierter Platz. Unkontrolliert heißt nicht, dass dort alles drunter und drüber geht, sondern, etwas vereinfacht ausge-

FUNKPEILGERÄT



drückt, dass der Verkehr nicht von Fluglotsen gelenkt wird. Ein Flugleiter gibt Informationen an die Piloten auf dem Platz und in der Luft weiter. Deswegen wird er im Funk auch nicht mit „Turm“, sondern mit „Info“ angesprochen. Ein Pilot findet auf seiner Luftfahrkarte sowohl das Kennzeichen des Flugplatzes als auch die Frequenz, auf der er ihn rufen muss, und natürlich den Namen. In unserem Falle wären das EDGE und 119.750 MHz und natürlich „Eisenach-Kindel“. Ein Symbol klärt ihn über die Beschaffenheit der Start- und Landebahn auf, und deren Länge wird ihm auch mitgeteilt. Was muss er noch wissen? Natürlich woher der Wind weht. Damit ist nicht gemeint, welche Laune der Flugplatzchef hat.

Flugzeuge starten und landen für gewöhnlich gegen den Wind. Dazu müssen die Piloten wissen, mit welcher Geschwindigkeit der Wind aus welcher Richtung kommt. Das teilt ihnen der Flugleiter über Funk mit, verbunden mit der Information, welche Landebahn „in Betrieb“ ist. Das hört sich dann so an: „Wind aus 270 Grad mit 10 Knoten, die Zwo Acht in Betrieb.“ Das mag sich für den Laien vielleicht etwas kryptisch anhören, sagt dem „verantwortlichen Luftfahrzeugführer“ – denn so heißt ein Pilot im Amtsdeutsch – aber, dass der Wind mit einer Geschwindigkeit von ca. 18 km/h direkt aus westlicher Richtung weht, und die Landebahn mit einer Ausrichtung von 280 Grad in Betrieb ist, wobei 360 oder 0 Grad

Norden entsprechen, die Kompassrose also und die Gegenrichtung unserer Bahn wäre die Eins Null also 100 Grad. Informationen über besondere Vorgänge am Platz, zum Beispiel Fallschirmsprungbetrieb oder spezielle Veranstaltungen, für die Teile des Platzes eventuell gesperrt sind, gehören ebenfalls dazu. Der Flugleiter ist der Vertreter des Platzhalters, in unserem Fall der Flugplatzgesellschaft Eisenach-Kindel mbH. Er ist somit für die Dokumentation der Bewegungen und Vorgänge auf dem Platz verantwortlich, also Start- und Landezeiten, Kennzeichen und Typ der Luftfahrzeuge, um nur zwei Beispiele zu nennen. Er muss dafür sorgen, dass der Betrieb am Boden nach den

Festlegungen des Luftfahrtgesetzes und des Platzhalters erfolgt. Er kassiert Landegebühren und überwacht die Betankung von Flugzeugen, und er muss aufpassen, dass niemand unbefugt über das Flugplatzgelände läuft – und sagen Sie mir nicht, dass so etwas nicht passieren würde. Er muss eine eventuell vorhandene Anflugbefeuerung an- und abschalten, Gefahren für den Flugverkehr abwehren und natürlich bei Unfällen die Rettungsleitstelle alarmieren, und die flugplatzeigene Feuerlösch- und Rettungsausrüstung muss er auch einsetzen. Und dann muss er auch noch die dummen Fragen Ihres „Luftpostillons“ beantworten.

Ralf Reich ist der dienstälteste Flugleiter auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel. Seit Juni 1994 geht er dieser Tätigkeit nach und hat die Entwicklung unseres Flugplatzes immer hautnah miterlebt. Damals saß er noch in einem provisorisch eingerichteten Stahl-Container, der ungefähr dort stand, wo sich heute die Tankstelle befindet. Eigentlich hatte er einen Elektroberuf erlernt, aber damit sah es nach der Wende nicht gerade rosig aus, ein Schicksal, dass er mit vielen anderen in unserem Teil Deutschlands teilte. Also bildete er sich erst einmal weiter, und dann hörte er von der Möglichkeit, auf dem Flugplatz oben auf dem Kindel als Flugleiter zu arbeiten. Als Segelflieger aus Gotha kannte er ja ein wenig das Metier. Also bewarb er sich und wurde eingestellt. Heute haben wir drei Flugleiter für unseren „Tower“, die sich abwechseln in ihren Schichten. Gut, eigentlich sind es nur 2 ½, denn einer davon ist eine Halbtagskraft. Zusätzlich zum Flugleiter ist Ralf Reich noch Beauftragter

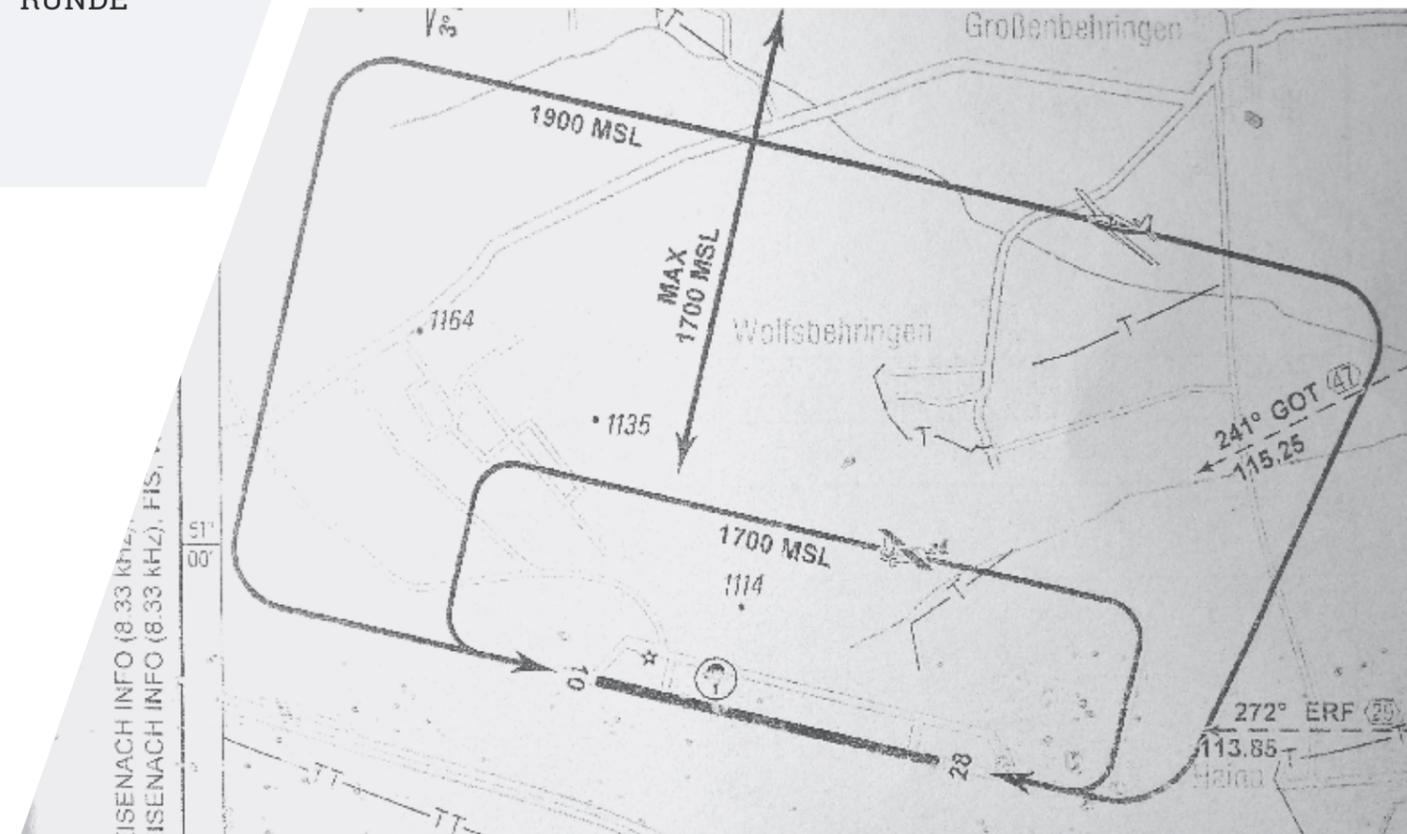
für Luftaufsicht (BfL), was bedeutet, dass er berechtigt ist, Dokumente der Piloten (Lizenzen, Flugzeugpapiere) einzusehen und bei Notwendigkeit entsprechende Hinweise an die Luftfahrtbehörden weiterzuleiten. Das darf ein Flugleiter nämlich nicht, und das alles verläuft auch nicht immer ganz reibungslos. „Da muss man distanziert und sachlich bleiben.“, beschreibt mir Ralf Reich den Umgang mit heiklen Piloten. Diese, so versichert er mir, stellen aber eher die Ausnahme dar, und die meisten von ihnen sind verantwortungsbewusst und auskunftsbereit.

Was kann er nun aber machen, wenn mehrere Flugzeuge, möglichst noch aus verschiedenen Richtungen, gleichzeitig den Flugplatz anfliegen? „Dafür gibt es die Platzrunde.“, so erklärt er mir. Das muss man sich als eine Art gedachtes Rechteck vorstellen, dessen eine Seite durch die Start- und Landebahn gebildet wird. Diese Platzrunde wird in einer bestimmten Höhe geflogen – in Eisenach sind das 1.900 Fuß (ca. 650 m) – und sie ist in der Sichtanflugkarte, die jeder Pilot mitzuführen hat, dokumentiert. Besonderheiten wie Fallschirmsprungsgebiete oder Hinweise, die zum Beispiel das Überfliegen von Ortschaften verbieten, finden sich ebenfalls auf dieser Karte. Und nun sind die Piloten selbst verantwortlich. Ralf Reich hat ihnen ja mitgeteilt, welche Landebahn in Betrieb ist, und nun müssen sie sich entsprechend der Richtung, aus der sie kommen, in die Platzrunde „einsortieren“, und – ganz wichtig – sie müssen ihre Position in der Runde über Funk mitteilen. Hört es der Flugleiter, so hören es auch alle Piloten in der Platzrunde. „Delta Echo...

fliegt in den Gegenanflug ein.“, könnte ein solcher Satz lauten, und alle anderen wüssten dann, dass er sich in dem Teil der Platzrunde befindet, der entgegen der derzeitigen Landerichtung verläuft. Dann gäbe es da noch den Queranflug, 90 Grad zur Landerichtung, und den Endanflug, der direkt auf die Landebahn zielt. Logischerweise gibt es dann noch den Abflug und den Querabflug und das Rechteck ist voll. Flugschüler müssen das Einhalten der Platzrunde intensiv üben. Der Flugleiter sagt einem gelandeten Flugzeug dann noch, wo es die Bahn verlassen kann und wo der Pilot die Maschine abstellen soll. Natürlich warnt er Flugzeuge davor, auf die Startbahn zu rollen, wenn ein anderes im Endanflug ist – es könnte passieren, dass jemand die Funkmeldung der landenden Maschine überhört hat.

Allerdings hat Ralf Reich es auch schon erlebt, dass ein Pilot den Endanflug meldete, und er von seinem Glaskasten aus beim besten Willen kein Flugzeug entdecken konnte, das auch nur annähernd in Flugplatznähe war. Er konnte die Sache klären: Der Pilot hielt im Glauben, es sei Eisenach, wacker auf die Start- und Landebahn von Erfurt zu. Das Funkpeilgerät, über das unser Flugplatz verfügt, brachte es an den Tag, und der Unglücksrabe konnte rechtzeitig gewarnt werden. Dieses Funkpeilgerät sagt dem Flugleiter, wo, im Verhältnis zum Platz, sich ein Flugzeug, mit dem er Funkkontakt hat, befindet. Es ist eine unschätzbare Hilfe für Piloten, die sich verfliegen haben und den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel suchen, denn ihnen kann so der Kompasskurs mitgeteilt werden, der

SICHTFLUGKARTE MIT PLATZRUNDE



sie zum Platz führt – sie erhalten ein sogenanntes QDM. Über etwas so aufwändiges wie ein Radar verfügt unser Flugplatz nämlich nicht. Jeden Morgen dreht Ralf Reich als Erstes seine Runde quer über den Verkehrslandeplatz. Er kontrolliert den Zustand der Technik – so auch des Funkpeilers, dessen Antenne auf einer der Rasenflächen ungefähr in Platzmitte steht – und natürlich auch den der Start- und Landebahn und der Rollwege, die Tankstelle, die Rettungsmittel, die Feuerwehr und

alles was dazu gehört, und die Funkgeräte. Dann prüft er noch die Vollständigkeit des Flugbuches, welches von den Flugleitern geführt wird, und der Tag kann kommen. Während unseres Gespräches landeten mindestens drei Flugzeuge, eines davon die Absetzmaschine von Dädalus Fallschirmsport, und eins flog mit einem Flugschüler emsig Platzrunden. Ralf Reich blieb dabei gelassen und professionell, ohne seinen Gesprächsfaden zu verlieren. Diese Sicherheit entsteht nur durch jahre-

lange Erfahrung, die bei Ralf Reich zusammen mit dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel gewachsen ist. Das schüttelt man nicht aus dem Ärmel.

Sie, liebe Leser, wissen jetzt hoffentlich etwas besser, was sich in dem Glashaushaus über dem Wirtschaftsgebäude tut, und können beim nächsten Stammtisch oder Familientreffen „kompetent mitreden“.



WARUM TUN DIE DAS?

Kürzlich fragte mich ein Bekannter, ob es denn stimmen würde, dass Flugzeuge bei der Landung Kerosin ablassen. Natürlich kratzte ich mich erst einmal am Kopf und überlegte, wie ich dem Menschen richtig antworten sollte, denn seine Frage zeigte mir, dass es da großen Aufklärungsbedarf zu geben schien. Und weil die „Luftpost“ ja auch dazu da ist, über Vorgänge in der Luftfahrt aufzuklären, dachte ich mir, dass sich auch unsere Leser, soweit sie bei dieser Frage etwas Unsicherheit verspüren, dafür interessieren könnten.

Die Frage ist irgendwie schon falsch gestellt, denn ich müsste sie mit einem kategorischen „Nein“ beantworten, träfe damit den Nagel aber

nicht einhundertprozentig auf den Kopf. Denn es gibt Situationen, in denen lassen Langstreckenflugzeuge tatsächlich Kerosin ab.

Aber bleiben wir einmal bei der Kernfrage: Nein, Verkehrsflugzeuge lassen im Landeanflug kein Kerosin ab. Wenn das der Fall wäre, was glauben Sie, wie dann die Anflugschneise des Frankfurter Flughafens aussähe. Sie wäre, bei fast im Minutentakt landenden Maschinen, förmlich mit Kerosin überschwemmt und müsste pausenlos dekontaminiert werden. Manche Beobachter behaupten aber, dass man es doch sehen könnte, wie ganze Kerosinschleppen hinter den Flugzeugen aufwallen würden. Wirklich? Ist das Kerosin? Ich kann Sie

beruhigen: Es ist nichts weiter als Wasserdampf. Nun sind ja Flugzeuge keine Dampfmaschinen und werden auch nicht von solchen angetrieben. Woher kommt also der Dampf? Es sind Kondensstreifen, die durch die Verwirbelung der Luft und die damit entstehenden Druck- und Temperaturunterschiede in ihr, wenn sie feucht genug ist, hauptsächlich an den Tragflächenspitzen, aber auch an den Landeklappen entstehen. Also reine Physik. Und – einmal rein kaufmännisch gedacht – Kerosin kostet Geld und niemand würde das ohne Not verschwenden. Die Fluggesellschaften schon gar nicht.

Wann lassen Flugzeuge nun aber Kerosin ab, wenn es doch so teuer ist?



Immer dann, wenn etwas gefährdet ist, das uns noch viel teurer ist: Menschenleben. Das klingt jetzt vielleicht etwas dramatisch, und wir müssen den Umstand der Gefährdung also etwas genauer ins Auge fassen. Dazu muss man Folgendes wissen: Flugzeuge haben ein maximales Abfluggewicht und logischerweise auch ein maximales Landegewicht. Die Besonderheit dabei ist, dass sich die beiden Gewichte unterscheiden. Das Landegewicht ist wesentlich kleiner, als das Abfluggewicht. Wenn ein Langstreckenflugzeug startet, hat es mehrere Tonnen Kerosin an Bord, und wenn es in – sagen wir einmal – New York landet, ist das allermeiste davon, bis auf die Sicherheitsreserve, in den Triebwerken verbrannt worden. Na

und? Die Belastungen für die Flugzeugstruktur sind bei der Landung um einiges höher als beim Start. Wenn ein solches Flugzeug also gezwungen wäre, mit vollen Tanks zu landen, dann bestände die Gefahr, dass da etwas zu Bruch geht.

Warum baut man die denn nicht gleich so, dass sie das aushalten? Gute Frage. Bei einer Boeing 747 kann der Gewichtsunterschied schon einmal gut und gerne etwas über 112 Tonnen betragen. Das ist je nach Ausführung etwas unterschiedlich. Die von mir herangezogene 747-230 hat vollgetankt allein 158 Tonnen Kerosin an Bord. Würde man sie so bauen, dass sie diesen Unterschied bei der Landung mit über 100 Prozent unbe-

schadet überstehen kann, dann würde das Flugzeug insgesamt wesentlich schwerer werden. Man bräuhete also wesentlich mehr Energie, um es in die Luft zu bringen. Diese Energie gewinnt man aus dem Kerosin. Merken Sie etwas? Genau, es ist eine Frage der Ökonomie. Aber ich will Sie beruhigen. Langstreckenflugzeuge sind im Notfall in der Lage, mit fast vollen Tanks zu landen, aber das stellt ein schwer zu kalkulierendes Risiko dar. Und deswegen lassen sie, sollten sie gezwungen sein, mit vollen Tanks zu landen, Kerosin ab. Das geschieht also nicht aus Spaß an der Freude, sondern nur, wenn es nicht anders geht und in großen Höhen (2.000 bis 4.000 Meter) und über dünn besiedeltem Gebiet und natürlich nach Ab-

sprache mit der Flugsicherung. Eine eingebaute Ablassvorrichtung zerstäubt den Kraftstoff dabei in einen feinen Nebel, der zum größten Teil in der Atmosphäre verdampft und nur in geringem Teil die Erde erreicht. Das verdampfte Kerosin wird durch die Sonneneinstrahlung in Wasser und Kohlendioxid umgewandelt. Die Alternative wäre, es durch Abfliegen zu verbrennen. Das würde mehrere Stunden dauern und wäre, zum Beispiel bei einem medizinischen Notfall im Flugzeug, nicht unbedingt zielführend. Wann tun die das denn? Im Notfall (wie eben angedeutet), wenn das Flugzeug gezwungen ist, kurz nach dem Start umzukehren,

oder wenn es auf einem anderen Flughafen als dem Zielflughafen landen muss und sein Kraftstoffgewicht für eine sichere Landung noch zu hoch ist. Es gibt dafür bestimmt viele Szenarien – vom medizinischen Notfall bis zur Sicherheitslandung wegen Unstimmigkeiten in den Flugzeugsystemen. Sie können also versichert sein, dass das „Fuel Dumping“ genannte Verfahren des Kraftstoffablassens während des Fluges nur sehr selten und schon gar nicht im Landeanflug angewendet wird. Was hat das mit dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel zu tun? Nichts, aber auch rein gar nichts. Und ehe Sie nun jedes Mal, wenn ein Flug-

zeug auf dem Kindel landet, besorgt die Wäsche von der Leine nehmen, kann ich Ihnen sagen: Flugzeuge, die in der Lage sind, Kraftstoff abzulassen, gibt es auf dem Kindel nicht. Die Möglichkeit zum „Fuel Dumping“ haben nur Langstreckenflugzeuge, also zum Beispiel die, die über den „großen Teich“ fliegen, und damit ist nicht der Feuerlöschteich gemeint. Sollten Sie auf Ihrer Wäsche also verdächtige Tropfen bemerken, dann wäre es vielleicht sinnvoll nachzufragen, ob denn der Nachbarssohn eine Wasserpistole besitzt.

BETANKUNG EINES FLUGZEUGS MIT KEROSIN MIT HILFE DER TANKWAGEN



ALTES KEHRBLASGERÄT



NEUES KEHRBLASGERÄT



WER BLÄST DENN DA?

Irgendwann musste es einfach etwas Neues sein. Im Frühjahr fiel das 40 Jahre alte Kehrblasgerät – lachen Sie nicht, das Ding heißt wirklich so – Schörling P12 des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel durch Motorschaden aus, und die Reparaturkosten wären bei dem Alter der Maschine einfach zu exorbitant hoch gewesen, als dass sie zu vertreten gewesen wären.

Jetzt steht ein fast neues, also gut gebrauchtes Schörling P17B (Baujahr 1986) aus Bundeswehrbeständen auf dem Platz, und dem äußeren Anschein nach scheint es nicht oft benutzt worden zu sein.

Aber was kehrt und bläst denn diese Maschine? Natürlich die Start- und Landebahn und die Rollwege. Mit diesem dunkelgrünen Ungetüm werden sie von Schnee und Eis befreit. So einfach ist das. Der 240 PS Mercedes Benz-Diesel treibt eine 4,2 Meter breite Besenwalze und ein ordentliches Gebläse an.

Dadurch kann weitestgehend auf Laugen oder Streusalze verzichtet werden, was der Umwelt zu Gute kommt. Was lernen wir daraus: Auch ein komisch klingender Name kann manchmal eine gute Sache bezeichnen.

„PFEIL-SCHNELL ...



THOMAS RÖHLER (BILDMITTE) VOR DER FLIGHT DESIGN CTLSI MIT DEN GESCHÄFTSFÜHRERN LARS JÖRGES, SVEN LINDIG UND JENS-UWE ERAS (V.L.N.R.)

... durch die Luft – Speerwurf passt einfach zur Fliegerei“, sagte Sven Lindig anlässlich der Bekanntgabe der Zusammenarbeit mit Speerwurf-Europameister Thomas Röhler, der als Markenbotschafter für die unter der Dachgesellschaft LIFT Holding GmbH firmierenden Unternehmen FLIGHT DESIGN und ROTORVOX tätig sein will.

„Engagement, Ehrgeiz und die Professionalität von Thomas Röhler haben uns nachhaltig beeindruckt“, so Sven Lindig. Zukünftig wird Thomas

Röhler bei einigen gemeinsamen Kampagnen mitwirken und bei ausgewählten Veranstaltungen nicht nur in Eisenach vor Ort sein.

Eine tolle Sache sagt Ihr „Luftpostillon“ dazu, denn diese Aktion könnte ja in beide Richtungen wirken und neben der Werbung für die Luftfahrt-Firmen auf dem Kindel auch ein Licht auf die Leichtathletik-Sportarten werfen, die allzu oft etwas im Schatten von Fußball und Co. stehen.



DENN DIE EINEN...



...sind im Schatten und die andern sind im Licht. Zugegeben, ich habe den Satz aus Bertolt Brechts Dreigroschenoper etwas abgewandelt, dabei wollte ich doch nur darauf hinweisen, dass es im „Propeller“ jetzt mehr Schatten gibt, was nicht nur den „Luftpostillon“, sondern auch alle überhitzten Schattensucher auf dem Kindel freuen dürfte.

Falk Mathauser, der „Propeller-Wirt“, hat ein großes Sonnensegel aufgespannt und dadurch wesentlich mehr Schattenplätze geschaffen, als es mit den kleinen Sonnenschirmen möglich gewesen wäre. Alle „Schattenparker“ werden es ihm angesichts dieses Jahrhundertsssommers danken.

FLÜGGE GEWORDEN ...



... ist sie, die Beech 18 von Sven Schlothauer. Nicht, dass sie es nicht schon einmal gewesen wäre, kann sie doch mit ihren 75 Jahren auf eine bewegte Vergangenheit verweisen. Aber wenn man ein Flugzeug so weit auseinander nimmt, wie Sven Schlothauer das getan hat, dann muss es eventuell das Fliegen wieder lernen. Dabei hatte diese teilweise Demontage ja ihren Sinn, und der lag natürlich in eben jenem ehrwürdigen Alter der Beech 18 begründet. Die regelmäßigen Leser der „Luftpost“ werden sich vielleicht an den Beitrag in der Ausgabe 2/2017 erinnern, in dem wir schon einmal auf dieses Flugzeug eingegangen sind, und ich will mich an dieser Stelle auch gar nicht wiederholen, aber für all jene, die den damaligen Beitrag nicht kennen, sei kurz angefügt: Bei der Beech 18 handelt es sich um ein Mehrzweck-Transportflugzeug, welches von 1937 bis immerhin 1970

gebaut wurde und eigentlich eher als Geschäfts-Reisemaschine konzipiert war, die dem Betreiber ein – für damalige Verhältnisse – sehr hohes Maß an Komfort und Sicherheit bieten sollte. Dazwischen kam der Zweite Weltkrieg und die intensive Nutzung des Flugzeuges für das Militär. Angetrieben von zwei Pratt & Whitney Wasp Junior Sternmotoren mit je 295 kW erreichte die Beech 18 eine Reisegeschwindigkeit von ca. 350 km/h bei einer Reichweite von ungefähr 2.000 km. Später wurde sie mit stärkeren Motoren, die 336 kW leisteten, ausgerüstet und konnte neben zwei Besatzungsmitgliedern sechs Passagiere befördern. Sven Schlothauer erwarb die Maschine in Oshkosh, dem Mekka für Menschen mit einer Affinität zu historischen Flugzeugen, und ließ sie durch einen erfahrenen Piloten von den USA nach Eisenach überführen. Nachdem die Restau-

rierungsarbeiten nun abgeschlossen sind, durfte Ihr „Luftpostillon“ das Ergebnis bestaunen. Und nein, die Hand durfte er nicht an das Blechkleid legen, denn der menschliche Hautschweiß schadet der auf Hochglanz polierten Oberfläche. Aber satt sehen durfte er sich, und sein Fazit lautet: Phantastisch! Die Fotos sind hoffentlich aussagekräftig genug. Nun fehlen nur noch ein paar Papiere, und der Beech steht der Himmel wieder offen. Sven Schlothauer will die Maschine für Events, wie zum Beispiel Firmenfeste, Flugveranstaltungen, ja vielleicht sogar Hochzeiten als Blickfang vermieten, und fliegen will er sie natürlich auch. Hoffen wir also, dass der Behördenweg nicht zu lang ist und die wunderschöne Beech nun öfter auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel zu bewundern ist.





IMPRESSUM

v.i.S.d.P.: Susanne Zenkert

Postillon: Martin Schubert, Eisenach

Redaktion:

Heidi Brandt,

Förderverein Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e.V.,

Am Flugplatz, 99819 Hørselberg-Hainich – OT Wenigenlupnitz

Kontakt:

Telefon/Telefax: (03 69 20) 8 08 92

E-Mail: foerderverein@flugplatz-eisenach.de

Internet: www.flugplatz-eisenach.de

Gestaltung:

setzepfandt & partner

Philipp-Kühner-Straße 2b

99817 Eisenach

Telefon: (0 36 91) 88 59 90

Internet: www.agentur-sp.de

Ihr Luftpostillon
Martin Schubert