

LUFT POST

AUSGABE 01/19

25 JAHRE

VERKEHRSLANDEPLATZ EISENACH-KINDEL

„HIMMEL, WO IST DIE ERDE ...“
NAVIGATION IN DER LUFTFAHRT

VERANSTALTUNGEN 2019

AUSBLICK AUF DIE EVENT IN DIESEM JAHR

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT



Während ich diese Zeilen schrieb, bezogen die ersten Störche ihre Sommerquartiere in unserer Heimat, und auch so mancher andere Zugvogel wird sich auf den Weg zu uns gemacht haben. Aber ein Vogel, der des Öfteren den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel besucht hat, wird wohl so schnell nicht wieder kommen: Die Deutsche Lufthansa hat die Finanzierung für die Ju-52 der Deutschen Lufthansa Berlin Stiftung mit dem historischen Kennzeichen D-AQUI eingestellt. Nachdem die Airline das Projekt zur Restaurierung einer Lockheed Super Star Constellation im April letzten Jahres aus Kostengründen gestoppt hatte, scheint das Ende der Finanzierung für die Ju-52 ein nächster logischer Schritt

zu sein. Steckt die Deutsche Lufthansa in finanziellen Schwierigkeiten? Müssen wir uns angesichts der Insolvenzen anderer Fluggesellschaften Sorgen um unsere große Airline machen? Oder ist dieser Rückzug nur ein weiteres Symptom für die Verfasstheit eines Landes, welches den geschichtsträchtigen Flughafen Berlin Tempelhof schließen ließ, um einen Freizeitpark daraus zu machen, und auch noch stolz darauf ist? Achgehtmirdochwegihr! Möchte ich da ausrufen und Ihnen gleichzeitig versichern, dass das ja nur meine persönliche Meinung ist, und andere durchaus einer anderen sein können. Schließlich leben wir in einer Demokratie.

Da teile ich Ihnen doch mit den **Veranstaltungshinweisen** lieber mit, was 2019 so auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel los sein wird, versuche Ihnen nahe zu bringen, warum wir diesen Flugplatz auch im **25. Jahr** seines Bestehens brauchen, und erkläre Ihnen, wie die kleinen Fliegerlein am Himmel so ihren **Weg finden**, und zeige Ihnen mit einer kleinen und nicht ganz ernst gemeinten Erzählung, wie **Navigation** vor fast 20 Jahren in der Praxis ausgesehen haben könnte.

Viel Spaß beim Lesen unserer „Luftpost“ 1/2019 wünscht Ihnen Ihr „Luftpostillon“ Martin Schubert



VERKEHRSLANDEPLATZ EISENACH-KINDEL

„25“

„Zeit ist das, was man an der Uhr abliest.“, soll Albert Einstein einmal gesagt haben. Natürlich hat er damit gemeint, dass diese eben relativ wäre. Wir kleinen Menschlein leben aber auf der Erde in einer gut begrenzten physikalischen Umgebung, und Zeit und Raum haben bei uns feste Maße, und für uns sind 25 Jahre eben ein Vierteljahrhundert.

Auf ein Vierteljahrhundert bringt er es nämlich im Juni dieses Jahres, der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, und vielleicht sollten wir an dieser Stelle einmal inne halten und schauen, was aus dem geworden ist, was vor gut 25 Jahren auf den Weg gebracht wurde. Dazu müssen wir uns erst einmal vergewissern, was wir damals hatten.

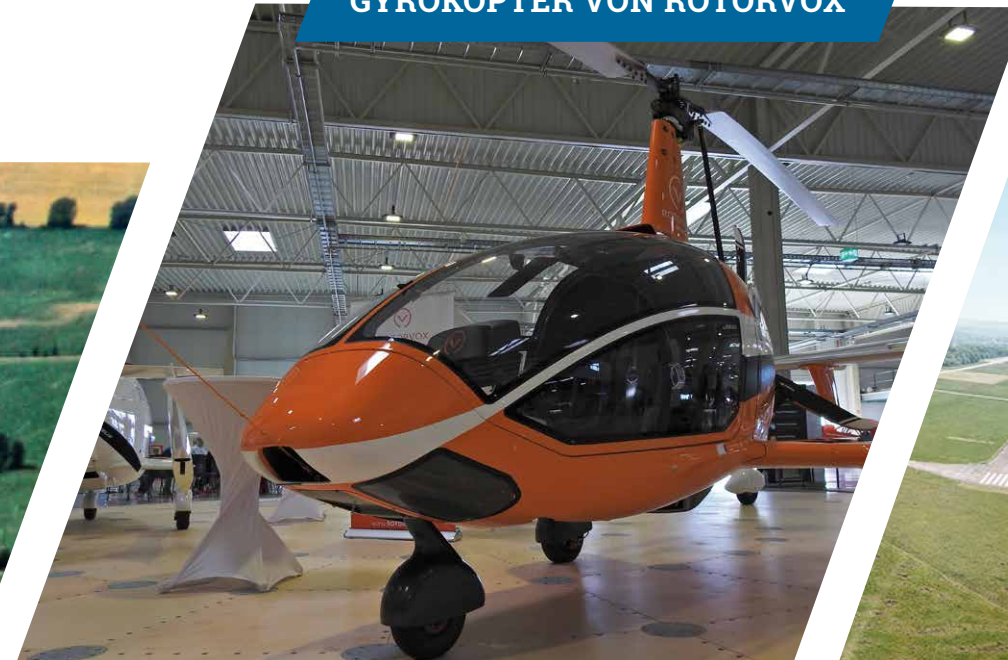
Auf alle Fälle ein paar tausend Meter Beton, viel Gras und die „kleinen“ Hinterlassenschaften der Sowjetarmee. Zum Glück keine Bundeswehr auf dem Gelände, das konnte verhindert werden. Eine Menge Träume und auch ein gerütteltes Maß an Ernüchterung. Und – schon damals – ein Augenmaß für das Machbare. Es stand noch kein Gebäude, außer in den Köpfen von Visionären, die in dieses Projekt investieren wollten. Das war die Ausgangslage.

Und nein, ich werde an dieser Stelle jetzt keine Darstellung des Werdegangs unseres Flugplatzes folgen lassen. Das habe ich vor fünf Jahren schon einmal gemacht, und außerdem wird es in diesem Jahr noch an-

dere Ausgaben der „Luftpost“ geben, in denen die geschichtlichen Fakten aufgearbeitet werden können. Nein, ich werde Ihnen lieber zeigen, wie es heute aussieht, welche Bedeutung dieser Platz für die Region hat.

Ein Verkehrslandeplatz ist ein Verkehrsinfrastrukturobjekt, also genauso etwas wie eine Straße, und genauso wie eine solche bedarf er der Unterhaltung und Finanzierung. Dafür erwarten die Kommunen natürlich eine Gegenleistung. Nun ist das bei Flugplätzen so, dass sich ihr Nutzen nicht einfach an einer Uhr ablesen lässt. Ihre Leistung wird weder in PS noch in KW gemessen und auch nicht in Euro pro Zeiteinheit. Aber sie generieren natürlich auch zahlreiche direk-

GYROKOPTER VON ROTORVOX



te, indirekte und katalytische Effekte in der Region. Am Flugplatz werden nicht nur Landegeühren und dergleichen eingetrieben, sondern auch Arbeitsplätze geschaffen.

Nehmen wir nur die Firma **Lift Air**. Diese beschäftigt Spezialisten, die die Gyrokopter von **ROTORVOX** und die Flugzeuge von **FLIGHT DESIGN** fertigen. Dazu kommen selbstverständlich noch die Verwaltung, Entwicklung, Testpiloten und das Management. Des Weiteren betreibt Lift Air eine Werft für Ultraleichtflugzeuge und Gyrokopter und bietet Rund- und Charterflüge an. Das sind alles Arbeitsplätze.

Das war jetzt natürlich nur ein einziges, aber sehr gewichtiges Beispiel

für die Arbeitsplätze, die durch die am Flugplatz angesiedelten Firmen direkt generiert werden. Es wäre da noch mehr zu nennen, aber so genau muss ich ja gar nicht sein. Fakt ist, dass es diese Arbeitsplätze ohne den Flugplatz hier nicht gäbe.

Dabei werden auch Arbeitsplätze geschaffen und Leistungen generiert, die mit dem Flugplatz vordergründig gar nichts zu tun haben. „Wie das?“, werden Sie jetzt fragen. Ganz einfach: Jedes Unternehmen prüft, bevor es die Entscheidung zur Ansiedlung in einer bestimmten Region trifft, deren Verkehrsinfrastruktur. Autobahnanschluss in der Nähe? Eisenbahn?... Flugplatz? Das Vorhandensein eines Flugplatzes mag, machen

wir uns da nichts vor, nicht gerade ganz oben auf der Liste stehen, aber es kann immerhin dazu führen, dass sich das Unternehmen, im Zweifelsfall, für die Region mit einer günstigen Anbindung an den Luftverkehr entscheidet. Über den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel werden Geschäftsflüge abgewickelt, die eben nicht nur Landegeühren in die Kasse der Flugplatzgesellschaft fließen lassen, sondern katalytisch indirekt auch Arbeitsplätze im Wartburgkreis und der Stadt Eisenach entstehen lassen. Die Firmen, auch die direkt am Flugplatz angesiedelten, generieren fiskalische Effekte. Sie zahlen Grund- und Gewerbesteuern, die Beschäftigten Lohnsteuern. Leben und wohnen müssen die Arbeiter

natürlich auch. Die Gewerbetreibenden wird es freuen. Wie wichtig das Vorhandensein des Flugplatzes bei all diesen Entscheidungen ist, kann man nicht berechnen und müsste im Übrigen die Unternehmen selbst fragen. Bekannt ist, dass es eine Rolle spielt. Der Luftverkehr erzeugt eben nicht nur Lärm, sondern ist auch ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor für die Region.

Und nun versteige ich mich zu der Behauptung, der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel hätte auch einen Erholungseffekt. Lachen Sie nicht. Was tun denn die Menschen, die im Sommer im Biergarten des „Propellers“ sitzen und die Flugzeuge und Fallschirmspringer beobachten, dabei eine Tasse Kaffee, ein Eis oder ein kühles Bier zu sich nehmen? Die Flugplatzgaststätte ist Anlauf- und Treffpunkt für Wanderer, Radler, Müßiggänger wie mich und natürlich auch Flieger. Näher kommt der Laie

dem Traum vom Fliegen nur im Cockpit eines Flugzeuges. Ich glaube nicht, dass es eine Statistik darüber gibt, wie viele Besucher des Flugplatzes im „Propeller“ auf die Idee kamen, einmal einen Rundflug zu buchen. Aber es dürften eine ganze Menge sein. Die meisten von ihnen wollen nicht in die Ferne, sondern sie wollen ihren Heimatort, ihr Haus und die Landschaft zwischen Hainich und Thüringer Wald auch einmal aus der Vogelperspektive sehen. Einmal erleben, dass unsere Welt gar nicht so groß ist, sondern klein und zerbrechlich, und das, wie schon Reinhard Mey sang, die Sorgen mit der Flughöhe schrumpfen, wenigstens für einen kurzen Moment. Wenn das keine Erholung ist?

Andere haben das Fliegen zu ihrer Leidenschaft gemacht, wie die Freunde vom Luftfahrtverein Eisenach e. V., und bieten, weil sie diese Leidenschaft teilen wollen, auch Rundflüge an. Sie

haben vor ein paar Jahren ihre eigene Ultraleicht-Flugschule gegründet und betreiben diese sehr erfolgreich. Viele von den Vereinsmitgliedern verbringen einen Großteil ihrer Freizeit „auf dem Platz“, werkeln an ihren Flugzeugen, fachsimpeln, feiern und fliegen natürlich. Vielleicht laden sie da oben zwischen den Wolken ihren inneren Akku für die Arbeitswoche auf, und sie stellen natürlich auch einen Großteil der Starts und Landungen auf dem Flugplatz.

Und unsere Fallschirmspringer von der gewerblichen Fallschirmsprungschule Dädalus? Die frönen auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel der Lust am freien Fall und bringen uns dazu, uns die Hälse zu verrenken, wenn sie an ihren bun-

ten Fallschirmen der Erde entgegen schweben. Sie steigern damit auch die Attraktivität des Flugplatzes und sind ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor für die Region, generieren sie neben den fiskalischen Effekten für die Gemeinde doch jährlich an die fünfhundert Übernachtungen, und ihre Lebensmittel holen sie auch nicht aus Timbuktu, sondern sie kaufen sie hauptsächlich hier bei uns. Ihr Absetzflugzeug bekommt seinen Kraftstoff nicht aus einer Pipeline, sondern von der Tankstelle, und sie sind damit einer der größten Einzelkunden auf dem Flugplatz. Außerdem machen sie durch ihre Veranstaltungen und Wettbewerbe die Region weltweit bekannt.

Die FLYPOINT-FLUGSERVICE HAUFE KG ist schon viele Jahre auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel vertreten und bietet neben Rundflügen, Vercharterung von Flugzeugen, Privatpiloten-Aus- und Weiterbildung auch kleinere Frachtflüge und eben jene Geschäftsreiseflüge an, über die wir oben sprachen. Erst seit ein paar Jahren gibt es die Firma AVIEUR, aber sie hat sich doch recht schnell etabliert und ist fester Bestandteil der Luftfahrtszene auf dem Kindel geworden. Mit ihrem Konzept eines EUROPEAN AVIATION SHOWROOM bringt sie mehrmals im Jahr Luftfahrtausrüster und ihre Produkte mit Fliegern aus allen Teilen des Landes zusammen. Mit Fly-in Veranstaltungen und Gebrauchtflugzeugmessen steigert sie die Attrakti-

vität des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel. AVIEUR bietet auch die verschiedensten Pilotenausbildungen an und macht mit ihren Aktivitäten den Flugplatz und seine Umgebung bekannt.

Aber der Verkehrslandeplatz ist auch ein Veranstaltungsort. Zweimal im Jahr wird er von den zahlreichen Fans der röhrenden Motoren und liebevoll gestalteten Karossen bei der „German Race Wars“ „heimgesucht“. Dabei dürften auch einige Übernachtungen mit anfallen, und aus eigener Beobachtung kann ich sagen, dass die Tankstellen und Supermärkte in der Umgebung an diesen Tagen auch ein deutliches Umsatzplus verzeichnen werden. Beim Betrachten der Nummernschilder an den meist ziemlich

LUFTFAHRTVEREIN EISENACH E.V.



DÄDALUS



EUROPAS GRÖSSTE FREILANDAUSSTELLUNG: DEMOPARK



FIRMEN, EVENTS UVM.

aufgemotzten Fahrzeugen kann man unzweifelhaft feststellen, dass diese aus ganz Deutschland kommen, und Eisenach samt Wartburgkreis einen festen Platz im Gedächtnis der Fahrer haben werden. Und, um das einmal klar zu stellen, entgegen einiger mitunter anzutreffenden Meinungen handelt es sich bei den Besuchern weit überwiegend um sehr vernünftige junge Leute, die ihren Kick nicht bei illegalen Straßenrennen suchen, sondern lieber die gut organisierte und abgesicherte „German Race Wars“ in Anspruch nehmen.

Die bedeutendste Veranstaltung auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel findet alle zwei Jahre statt: Die DEMOPARK, Europas größte Freilandausstellung der grünen Branche, wie die Veranstalter die Messe für Platz- und Grünflächenpflege, Garten- und Landschaftsbau selbst nennen, bringt ca. 427 Aussteller mit ungefähr 34.000 Fachbesuchern zusammen. Der Flugplatz stellt dafür 250.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Verfügung. Dass diese Messe auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel heimisch geworden ist, muss man als absoluten Glücksfall für unsere Welterberegion betrachten. Das Einzige, was man dabei bedauern könnte ist, dass sie nicht jedes Jahr stattfindet. Sie verbessert nicht nur die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes enorm, sondern man könnte sie als „Vitamin-spritze“ für die umliegenden Gemeinden und Landkreise bezeichnen. Dass dafür alle zwei Jahre für ein paar Tage Einschränkungen des Flugverkehrs notwendig sind, nehmen die Nutzer des Verkehrslandeplatzes billigend in Kauf. Die nächste DEMOPARK findet übrigens vom 23. bis 25. Juni 2019 statt.

Ganz gewiss habe ich bei dieser Aufzählung noch das Eine oder Andere vergessen. Das möchte man mir bitte nicht übel nehmen, denn ich wollte ja eigentlich nur auf den Ist-Zustand verweisen. Fassen wir alles zusammen, dann ergibt sich daraus ein Bild. Ein Bild vom Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, welches sich, so meine ich, durchaus sehen lassen kann. Ja, er muss wie alle Flugplätze bezuschusst werden, aber er steht in Thüringen und im deutschlandweiten Vergleich was das betrifft sehr gut da, denn er benötigte bisher vergleichsweise geringe Zuschüsse seiner Gesellschafter.

Das ist sowohl einem schon in den Anfangsjahren klug gewählten Konzept zu verdanken, als auch einer Bewirtschaftung mit Augenmaß. Die Klammer um dieses alles bildet die Flugplatzgesellschaft Eisenach-Kin-

del mbH, die für den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich ist und dafür sorgt, dass er so wirtschaftlich und effizient wie möglich bleibt, ohne dabei das aus der luftrechtlichen Betriebszulassung des Flugplatzes resultierende Leistungsspektrum zu vernachlässigen.

Er ist, denke ich, auf einem guten Weg „unser“ Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, und das sollte möglichst auch so bleiben. Für die nächsten 25 Jahre wäre es gut, wenn wir allen Akteuren am Platz viel Glück, Augenmaß, Geschäftstüchtigkeit und Weitsicht wünschen würden. Denn ohne all das geht es nicht. Ich hoffe, ich habe Ihnen ein wenig zeigen können, was er bewegt und was ihn bewegt und dass wir ihn ganz sicher brauchen, diesen Flugplatz zwischen Hörselberg und Hainich und das auch noch in den nächsten fünfundzwanzig Jahren.



„HIMMEL, WO IST DIE ERDE ...“



01

...betitelt der Luftfahrtjournalist und FAZ-Redakteur Dieter Vogt schon 1985 seinen kleinen Band mit gesammelten Fliegergeschichten. In der Erzählung „Auf dem Strich“ beschreibt er die Tücken der Navigation so: „Navigation ist eine wunderbare Wissenschaft. Man hat sie seit Columbus sehr verfeinert, so dass nun keiner mehr nach Indien startet und in Amerika herauskommt. Andererseits ist Navigation eine schwierige Wissenschaft. Manche Anfänger verwechseln deshalb auf ihrem ersten Überlandflug die Mosel mit dem Rhein, sie merken plötzlich, dass Saarbrücken unter ihnen liegt, keineswegs Karlsruhe, und nach der Landung stellt sich sogar heraus, es ist Würzburg.“

Damit könnte ich es nun bewenden lassen und sagen, dass es mit der Navigation in der Luftfahrt eben

nicht so einfach ist und basta, und der Himmel keinen Mittelstreifen und keine Wegweiser kennt. Aber Sie lassen mich wahrscheinlich nicht so einfach heraus und wollen jetzt bestimmt genauer wissen, wie Flieger da oben ihren Weg finden.

„Haben die denn kein Navi?“, werden Sie als versierter Autofahrer nun fragen. Nein, hatten sie 1985 noch nicht, aber heute natürlich schon. Sie bezeichnen es nur nicht als Navi, sondern als GPS (Dschippiess) und meinen damit das **Global Positioning System**, welches man zu Deutsch Globales Positionsbestimmungssystem nennen würde, und das eigentlich für das Militär entwickelt und installiert wurde. Seit am 2. Mai 2000 die künstliche Signalverschlechterung abgeschaltet wurde, können auch zivile Nutzer eine Positionsbestimmung mit weniger als 10 Metern

Abweichung vornehmen, und in der Luftfahrt gibt es seitdem eine große Vielfalt an entsprechenden Systemen, mit denen man sich selbst bei schlechter Sicht noch zurecht fände. Ein Segen, nicht wahr? Es darf nur niemand die Satelliten, die die Grundvoraussetzung für diese Technik sind, abschalten, oder, was wahrscheinlicher ist, das GPS-Gerät im Flugzeug ausfallen. Aber wir wollen doch nicht den Teufel an die Wand malen. Nur, geflogen wird seit über 100 Jahren, und wie fanden damals die „Tollkühnen Männer (und Frauen) in ihren fliegenden Kisten“ eigentlich ihren Weg? Die Antwort ist so einfach wie die Methode: Sie schauten aus ihren Flugzeugen heraus und verglichen das, was sie sahen, mit einer Karte, die oft genug nichts weiter als eine Skizze, eine simple Zeichnung, bestenfalls aber eine Straßenkarte war. Sie flogen den Straßen und Eisen-

02



bahnlinien nach, orientierten sich an Geländemerkmale wie Bergen, Waldstücken, Seen, Flüssen, Inseln und Küstenlinien. Es soll angeblich auch vorgekommen sein, dass sie an Bahnhöfen tiefer gingen, um die Stationsschilder zu lesen, diese waren ja zum Glück oft groß genug. Und sie nutzten schon früh den Kompass.

03

Wenn es ja nur so einfach wäre. Denn, wie ich eingangs bemerkte, gibt es am Himmel vielleicht Kondens- aber keine Mittelstreifen. Dafür gibt es Wind, und der bläst gemeiner Weise immer wieder aus einer anderen Richtung, und da die Gummireifen am Flugzeug in der Luft nicht die entsprechende Wirkung haben, treibt er es gern einmal vom Kurs ab. Da kann es schnell einmal passieren, dass der Ort unter einem sich nach genauerem Hinsehen als Ger-

kann sich danach ein wunderschönes „Winddreieck“ berechnen, also herausbekommen, wie weit man die Flugzeugnase gegen den Wind stellen muss, um auf dem „Strich“ zu bleiben, aber der blöde Wind wechselt ein paar Kilometer weiter oder ein paar Meter höher einfach die Richtung oder die Stärke, nur um den Flieger zu verwirren. Ja, solange man schön an der A4 entlangfliegen kann, ist das ja alles kein Problem, und solange man die Gegend gut



04

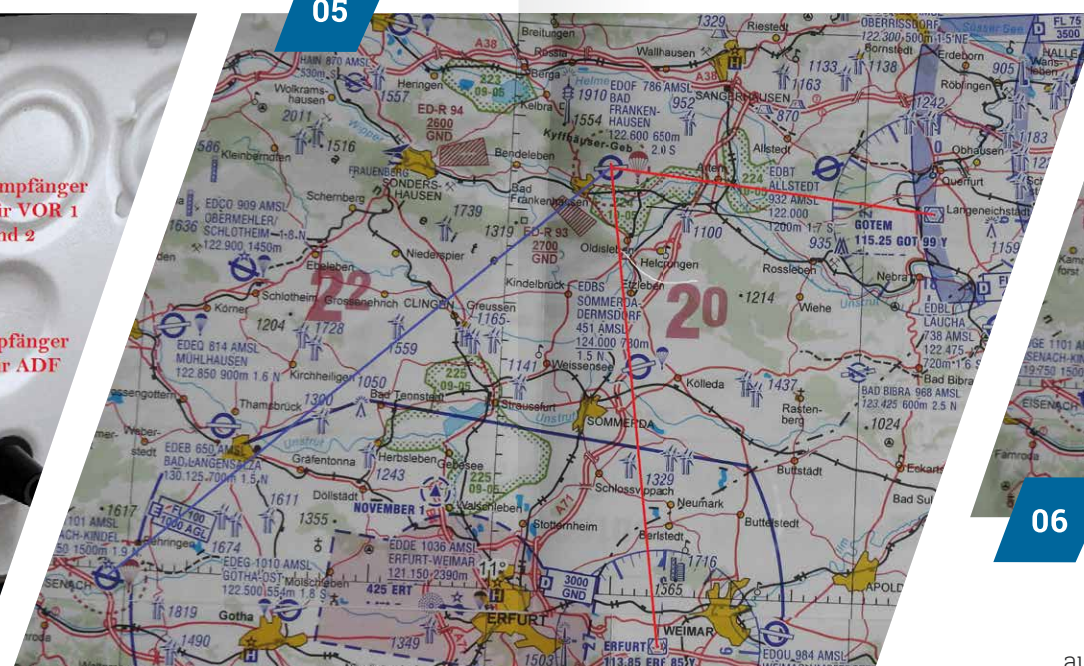
So ähnlich lernen das Flugschüler heute noch, und man nennt das „Koppelnavigation“. Die Piloten vergleichen ständig die Luftfahrkarte, die es inzwischen selbstverständlich gibt, mit der Wirklichkeit. Nur das mit den Bahnhöfen dürfen sie nicht mehr. Sie zeichnen auf ihrer Luftfahrkarte einen Strich von A nach B und fliegen daran entlang. Schön nach Kompasskurs und Karte.

stungen entpuppt, obwohl man doch meinte, über Bad Salzungen zu sein. Man bemerkt es erst daran, dass der charakteristische See im Zentrum fehlt. Man muss also verdammt aufpassen und „mitkoppeln“, also aus dem Fenster sehen und vergleichen, und wenn man eine Abweichung bemerkt, die richtigen Schlüsse ziehen. Freilich bekommt man am Startflugplatz schön den Wind mit Stärke und Richtung gesagt und

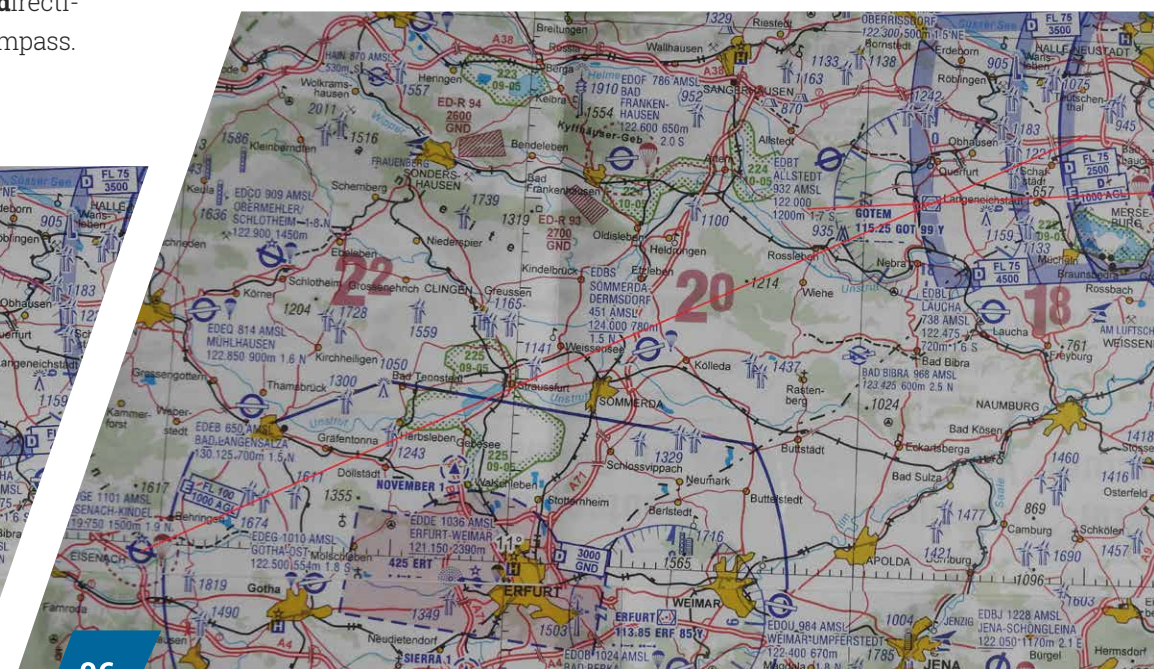
kennt, vielleicht auch nicht. Aber wenn die Landschaft fremd wird, und man nicht mehr zu Hause ist, dann fängt das Dilemma an.

Dieses Problem besteht seit der Mensch fliegt, und dieser hat seinem Wesen entsprechend schon recht früh auf Abhilfe gesonnen. Dabei ist er bereits vor über achtzig Jahren auf das **NDB (Non-Directional Beacon)** oder auch ungerichtetes

05



06



Funkfeuer gekommen. Da steht also ein Sender (Bild 1) in der Landschaft, der ständig Funkwellen im oberen Langwellen- und unteren Mittelwellenbereich ausstrahlt (200-526,5 kHz) und zwar in alle Richtungen, eben ungerichtet. Im Flugzeug befindet sich ein Empfänger (Bild 2), der mittels eines Anzeigegegerätes mit einem Zeiger ständig auf das eingestellte Funkfeuer weist. Dieses Gerät nennt man **ADF (automatic direction finder)** oder auch Radiokompass.

hen logischerweise in der Nähe von Flughäfen.

Wenn ich nun aber ein NDB nicht direkt anfliegen will? Dann wäre es gut, zwei verschiedene NDBs zu empfangen, um durch „Kreuzpeilung“ eine Positionsbestimmung zu erhalten. Durch die Physik der Funkwellen-

– das konnten andere vor mir bereits viel besser. Es genügt vollauf, wenn Sie wissen, was ein NDB ist, und wer fliegen lernen will, wird während seiner Ausbildung noch genug damit gequält.

Genauso wenig werde ich Ihnen hier erklären, welche Vielfalt von navi-

ausbreitung gibt es natürlich auch Fehlanzeigen auf dem ADF-Gerät, sei es durch Abschattungen oder Reflektionen; nichts ist eben perfekt, und die NDB-Navigation tritt durch modernere Verfahren auch langsam in den Hintergrund. Ganz abschaffen will man sie aber vorerst nicht. Natürlich gibt es verschiedene Methoden und Verfahren, mit Hilfe eines Radiokompasses zu navigieren, die Aufzählung und Abhandlung dieser Methoden würde aber den Rahmen der „Luftpost“ sprengen. Ich will hier schließlich kein Lehrbuch schreiben

gatorischen Möglichkeiten das **VOR (VHF Omnidirectional Radio Range)** welches man, da es ja aus dem Englischen kommt Vioar ausspricht, bietet. Denn das ist das nächste Radionavigationssystem welches ich Ihnen vorstellen möchte, und man kann es auf Deutsch auch als Drehfunkfeuer bezeichnen, weil es nämlich ähnlich wie ein Leuchtturm funktioniert. Der „Funkstrahl“ wird rotierend ausgestrahlt und bringt es auf 30 Umdrehungen in der Sekunde. Eine typische VOR-Anlage zeigt Bild 3. Die Empfangsanlage im Flugzeug

erkennt, welches „Radial“ dieses Kreises (0 – 359) sie gerade „trifft“. Genauso wie man bemerkt, wenn einen der Lichtstrahl des Leuchtturms erreicht, nur mit dem feinen Unterschied, das man weiß aus welcher Himmelsrichtung er kommt. Der Empfänger misst die Zeit die das Signal, nachdem es 0 – also Norden – durchlaufen hat bis es die Empfangsantenne trifft und erkennt somit das Radial, denn es ist ja ein zeitlicher Unterschied ob es

pass-Skala, einen Drehknopf mit dem man diese verstellen kann und zwei kleine Richtungsdreiecke. Ist der Zeiger in der exakten Mittelposition, befindet sich das Flugzeug auf dem Radial, welches oben auf der Skala eingestellt ist und eines der beiden Dreiecke ist hervorgehoben. Zeigt es nach oben habe ich ein sogenanntes „TO“ also ein Radial welches zu VOR hinführt eingestellt. Zeigt das Dreieck nach unten

sen am Kyffhäuser fliegen, wo es einen Segelflugplatz gibt. Nachdem ich einen, hier blau dargestellten, Strich zwischen den beiden Flugplätzen auf die Karte gezeichnet habe (Bild 5), weiß ich, dass ich 45 Grad Kompasskurs fliegen muss um nach Bad Frankenhausen zu kommen. Der Flugplatz hat eine



07

nur bis 90 Grad, also Osten, oder bis nach Süden (180 Grad) rotieren muss. Wann der Strahl die 0 Grad durchläuft wird ihm mitgeteilt. Das ist natürlich nur ganz grob das Funktionsprinzip eines VOR aber es genügt vielleicht zum Verständnis dieses Verfahrens. Im Flugzeug gibt es logischerweise einen Empfänger an dem die Frequenz der VORs (108,00 bis 117,95 MHz) eingestellt wird und auch ein Anzeigegerät (Bild 4). Dieses verfügt über einen Zeiger, eine Kom-

dann habe ich ein „FROM“ Radial eingestellt, welches vom VOR weg führt. Nehmen wir einmal an, der VOR-Sender befände sich westlich meiner Position dann ständen bei TO 270 Grad ganz oben auf der Skala, bei FROM wären es 090 Grad. Das Ganze ist völlig unabhängig von meiner derzeitigen Flugrichtung.

Ein Beispiel: Ich will von Eisenach-Kindel nach Bad Frankenhausen

Gras-Piste und solche sind aus der Höhe oftmals nicht von einer normalen Wiese zu unterscheiden. Außerdem muss ich mich, wenn ich in dessen Nähe komme auf, in der Thermik kreisende, Segelflugzeuge einstellen. Ich würde also gerne wissen wenn ich nahe am Flugplatz bin. Ich habe zwei rote Striche meiner Karte hinzugefügt. Den einen vom VOR GOTEM und den anderen vom VOR ERF. Beide kreuzen sich über dem Flugplatzsymbol von Bad Frankenhausen. Ich stelle meine Anzeigegeräte auf GOTEM FROM



08

275 Grad und ERF FROM 350 Grad ein. In dem Moment in dem sich die beiden Nadeln ihrer Mittelposition zu nähern beginnen, weiß ich, dass der Flugplatz Bad Frankenhausen nicht mehr weit sein kann.

Oder: Ich will von Eisenach nach Merseburg. Ich ziehe mir einen Strich auf der Karte von Eisenach zum VOR GOTEM und einen von Merseburg aus zum VOR GOTEM (Bild 6). Dann stelle ich mir im Flugzeug die Frequenz von GOTEM (115,25 MHz) am VOR-Empfänger ein und drehe so lange am Einstellrädchen der VOR-Anzeige bis die Nadel in die Mitte wandert also 62 Grad. Es kann sein, das ich am Boden das VOR noch nicht empfangen kann, dann stelle ich mir Empfänger und Anzeige trotzdem wie genannt ein und fliege dann erst einmal einen Kompasskurs von 62 Grad bis ich das VOR empfangen. Wenn ich über oder in der Nähe des VORs bin drehe ich das Einstellrädchen an der Anzeige auf 84 Grad, welches ein From ist mich also vom VOR weg führt und habe die richtige Richtung nach Merseburg. Wie erkenne ich, dass ich in der Nähe des VORs bin? Die Anzeigenadel wird „nervös“, sie wandert schnell aus und nach einer Weile springt das Anzeigedreieck von To auf From.

VOR Anlagen senden, genauso wie die NDBs, ihre Kennung als Morsekode und dieser steht, weil Piloten ja nicht mehr unbedingt das Morsealphabet beherrschen müssen, auf der Luftfahrtkarte. Für ERF steht da: So einfach ist das. Und damit es einfach bleibt gibt es auch VORs die anzeigen, wie weit man von ihnen entfernt ist. Das wären dann VOR

mit DME (distance measuring equipment). Dafür gibt es in entsprechend ausgestatteten Flugzeugen auch eine extra Anzeige.

Heute haben die Piloten es da etwas leichter. Sie drücken an ihrem GPS-Gerät nur die „direct to“ Taste und geben dann das Kürzel des gewünschten Flugplatzes ein (Bild 7). In unserem letzten Fall wäre das EDAM für Merseburg. Den Rest macht die Technik: Das GPS zeichnet einen Strich auf sein Display an dessen beiden Enden Eisenach und Merseburg liegen. Es teilt uns den direkten Kurs, die Entfernung, die Flugzeit oder die Ankunftszeit mit und es zeigt uns wenn wir den Strich verlassen. Eine feine Sache. Nur...aber wir wollten ja den Teufel nicht an die Wand malen. Das er nicht durch Flugverbotszonen und Sperrgebiete brettet, darauf muss der Pilot meistens noch selber achten.

In modernen Flugzeugen findet man alle gebräuchlichen Navigationshilfen inzwischen auf Bildschirmen, sogenannten **MFD** (Multifunction-Display) zusammengefasst und auf die jeweilige Situation anpassbar. Im Bild 8 sehen Sie das Primary Flight Display Garmin G1000 in einer Diamond DA-42 auf dem nicht nur die primären Fluglageinstrumente (Höhe, Geschwindigkeit, Steig-/Sinkgeschwindigkeit, Neigung) dargestellt werden können sondern auch die besprochenen Navigationsanzeigen. GPS-Geräte stellen heute eine Vielzahl von Informationen zur Verfügung und mit ihnen können komplexe Kurse mit verschiedenen Wegpunkten geflogen werden und sie sind mit dem Autopiloten koppelbar so, dass das Flugzeug bis an die

Landebahnschwelle automatisch geführt werden kann. Aber, welcher „richtige“ Pilot will das schon.

Ich hoffe, Ihre Neugier ein wenig befriedigt zu haben. Es war wirklich nur ein kleiner Ausschnitt der nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann. Über die Trägheitsnavigation habe ich nicht gesprochen. Über diese verfügen die kleinen Flugzeuge am Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel nicht. Und einiges Andere habe ich vielleicht auch ausgelassen (zum Beispiel den Kreiselkompass). Aber vielleicht können sie beim nächsten Rundflug sagen: „Ah, ein VOR, wie interessant. Ach, und ein GPS (und kein Navi) haben Sie auch.“ Und der Pilot wird anerkennend nicken und wissen, dass er kein absolutes Greenhorn neben sich sitzen hat und er wird Ihnen gern alle Fähigkeiten seiner wundervollen Geräte vorführen während er Ihnen beweist, das fliegen wirklich die zweit Schönste Beschäftigung im Leben ist.

VERANSTALTUNGEN 2019



Wer die alten Ausgaben der „Luftpost“ kennt, weiß was wir im Jahr 2018 vergessen haben: Wir entschuldigen uns auch dafür, möchten aber – als äußerst untaugliche Ausrede – auf die Veränderungen durch die für uns neue und ungewohnte Druckausgabe der Luftpost hinweisen. Wir haben eine der wichtigsten Funktionen der „Luftpost“ vernachlässigt. Und damit uns das nicht noch einmal passiert liefern wir Ihnen hiermit:

Die Veranstaltungshinweise für das Jahr 2019 – soweit sie uns schon bekannt sind. Den Anfang machen, wie so oft, unsere Dädalanten mit einem

30er Springen vom 10.05.2019 bis zum 12.05.2019. Da werden sich also 30 Springer aus diversen Flugzeugen werfen und Formationen bilden. Wie bei allen Veranstaltungen von Dädalus Fallschirmsport empfehle ich Ihnen ein gutes Fernglas, eine Tube Sonnencreme und einen Termin beim Orthopäden zwecks Nackenmassage.

Die Fallschirmspringer sind die ganze Saison über aktiv und in diesem Jahr ist kein größeres Highlight geplant. Wir können ja auch nicht jedes Jahr wie 2016 mit einer Weltmeisterschaft verwöhnt werden. Deswegen hier nur die „normalen“ Springen:

- vom **29.06. bis 30.06.19** ein 10er-Speed,
- vom **12.07. bis 13.07.19** ein Minimeet,
- vom **15.07. bis 19.07.19** versuchen sich die Dädalanten an Großformationen und
- vom **10.08. bis 11.08.19** finden die Mitteldeutschen Meisterschaften bei Dädalus Fallschirmsport statt.
- Ein 16er-Cup vom **16.08. bis 18.08.19,**
- ein weiteres 30iger Springen vom **20.09. bis 22.09.19** und
- ein 6er Scramble vom **26.10. bis 27.10.19** beschließen die Saison.

Und ehe Sie jetzt den Zeigefinger heben, um zu fragen, was denn diese seltsamen Ausdrücke wie „Scramble“, „Minimeet“ oder „Speed“ zu bedeuten haben, muss ich leider gestehen, dass ich es auch nicht so recht weiß, mich aber gerne einmal bei Dädalus – für die nächste Ausgabe – erkundigen werde.

Wen dürfen wir, wie jedes Jahr, nicht vergessen? Natürlich die Freunde der röhrenden Motoren und der heißen Reifen. Die Veranstaltungen von **German RaceWars** mögen nicht jedermanns Geschmack sein, aber sie ziehen zweimal im Jahr eine Menge Publikum auf den Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel und haben somit auch ihre Daseinsberechtigung. Die erste Veranstaltung wird vom **16.05. bis 19.05.2019** stattfinden und die zweite vom **06.09. bis 08.09. 2019**. Unter dem Motto „Hellfire Bike Weekend“ findet vom **24. bis 26. Mai 2019** ein **Harley Davidson Treffen** statt, das vom Harley Davidson Club

Fulda/Erfurt ausgerichtet wird. Probefahren von Motorrädern, Dragster und Stuntshows und starke Musik werden den Besuchern geboten. Alle zwei Jahre ist die größte Freilandmesse für den Grünanlagenbau und die professionelle Gartenpflege **DEMOPARK** auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel zu Gast, und 2019 ist es wieder einmal so weit. Vom **23.06. bis 25.06.2019** öffnet die **DEMOPARK** ihre Pforten für das interessierte Publikum und für die Fachleute aus der „grünen“ Branche. Praxisorientierte Vorführungen von Maschinen und Geräten zur Grünanlagenpflege und für den Gartenbau werden wieder über 30.000 Fachbesucher auf den Kindel locken, und in diesem Jahr wird es eine Sonderschau zum Thema Rasen mit Golf- und Sportrasen geben.

Wahrscheinlich schon Geschichte, wenn diese Ausgabe der „Luftpost“ erscheint, ist eine Veranstaltung von **AVIEUR** am **16.03.2019**, bei der

die Firma **AVIDYNE** unter dem Titel „**AVIDYNE, Foreflight and More**“ ihre Produkte vorstellt. Das nächste Event bei **AVIEUR** findet voraussichtlich am **21.09.2019** statt.

Diese Veranstaltungshinweise können keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Manche Dinge entwickeln sich vielleicht erst kurzfristig oder sind einfach noch nicht spruchreif. Die „Luftpost“ ist keine Tageszeitung und kann nur die Veranstaltungen nennen, die bisher schon feststehen. Dafür bitten wir um Verständnis.

Was feststeht ist, dass der „Propeller“, unsere Flugplatzgaststätte unter der bewährten Leitung von Falk Matzhauser, auch in diesem Jahr wieder allen Hungrigen und Durstigen offen steht und auch mit ihrem Angebot für diverse Feiern und Catering stets zur Stelle sein wird.



WIR ÜBEN NOCH!

Die folgende Geschichte ist vor fast 20 Jahren entstanden und lag die ganze Zeit in meinem „Archiv“. Damals hatte der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel noch keine eigene Tankstelle, und die meisten Piloten flogen zum Tanken nach Obermehler/Schlotheim. Der Flughafen Leipzig-Halle hatte noch keine zweite Start- und Landebahn und war wahrscheinlich auch noch nicht das

Drehkreuz für die DHL. Diese Erzählung passt sehr gut zum Thema Navigation und deswegen möchte ich sie Ihnen nicht vorenthalten. Viel Spaß damit!

Ach ja, die Handlung und die Personen sind natürlich frei erfunden, und eventuelle Ähnlichkeiten – auch mit mir – wären wirklich, aber auch wirklich der pure Zufall.

„Wir müssten mal einen größeren Platz anfliegen“,
sagte Rolf zu mir.

„Das übt, weißt du.“

„Hm, nichts gegen zu sagen.“

Ich war ja sowieso nur der Mitflieger. Böse Zungen würden „Ballast“ sagen, Rolf sagte „Chefnavigator“.

„Wo willst’n hin?“

Rolf kratzte sich am Kopf:

„Leipzig vielleicht?“

Die Sache war beschlossen. Wir würden, wenn das Wetter mitspielte, in der nächsten Woche nach Leipzig fliegen, weil „das übt“. Eigentlich war mir ganz egal, wo es hin ging, Hauptsache es ging durch die Luft. Rolf war stolzer Inhaber eines Flug-scheines, einer sogenannten Privat-pilotenlizenz mit Beischein A, kurz PPL – A genannt, und ich war sein „Chefnavigator“.

Als ich auf den Flugplatz kam, guckte Rolf schon in die Karte. Er hatte einen wichtig aussehenden roten Strich auf das Papier gemalt und wedelte mir mit dem Wetterbericht,

den er aus dem Fax-Gerät hatte, vor der Nase herum:

„Sieht gut aus, heute.“

Ich tat so, als verstünde ich, was auf dem Blatt stand, und sagte nur:

„OK.“

Das sollte einigermaßen abgebrüht wirken, von wegen, ich wäre schon tausendmal geflogen und so. Aber Rolf brauchte ich ja eigentlich nichts vorzuspielen, der wusste ganz genau wie viele (Mit)Flugstunden ich hatte.

„Tanken müssen wir auch noch.“,
sagte Rolf. Ich wusste, dass wir das

unterwegs tun mussten, weil unser Flugplatz noch keine eigene Tankstelle besaß. Neugierig blickte ich auf die Flugkarte: Aha, lag ja fast auf der Strecke. Also los jetzt!

Rolf begann aber erst noch das Ritual des Vorflugchecks. Da wurde der Ölmesstab, ganz ähnlich wie beim Auto, herausgezogen und ein ernstes Gesicht dazu gemacht. Dann musste unbedingt noch am Propeller gewackelt werden, und überhaupt ging es rund um das ganze Flugzeug. Reifen, Tragflächen, Ruder und so weiter.

Irgendwann beendete Rolf seine Umkreisungen des Luftfahrzeuges und kletterte auf den linken Sitz. Ich setzte mich rechts daneben und bekam die Karte in die Hand gedrückt. Jetzt ging der Spaß im Inneren der Maschine los. Kontrolle der Instrumente: Höhenmessereinstellung, Tankwahlschalter, Funkfrequenz und und und.

Als ich glaubte, dass er mit allem fertig sein müsste, griff Rolf nach hinten in seine Pilotentasche und holte einen kleinen grauen Kasten hervor. Bedeutungsvoll hielt er mir das Ding vor die Nase und begann dann, es mit einem Klettband an seinem linken Oberschenkel zu befestigen. Rolf hatte etwas Neues. Rolf hatte sich ein Dschiepääs (GPS) zugelegt.

„Stark, Mann! Brauch ich ja gar nicht mehr in die Karte zu gucken.“,
freute ich mich. So ein GPS war nämlich eine feine Sache. Es handelte sich dabei um ein Navigationssystem, das durch den Empfang der Signale mehrerer rund um den Globus stationierter Satelliten die genaue Position unseres Flugzeuges

angeben konnte. Wir wussten also immer, wo wir uns gerade befanden. Rolf schüttelte den Kopf:

„Was ist, wenn das Ding plötzlich den Geist aufgibt und wir wissen nicht mehr, wo wir sind?“

OK, ich würde also trotz modernster Technik weiterhin meine Nase in die Karte stecken müssen. Ich fand den kleinen grauen Kasten gleich nicht mehr ganz so toll.

Rolf grinste nur und startete den Motor. Wir rollten zur Startbahn und plauschten noch einmal mit dem Tower über die Windrichtung und -stärke.

Gas rein und ab ging es Richtung Leipzig. Der Motor brummte zufrieden, und der Wind sang sein Lied. Der Betonstreifen der Startpiste sank hinter uns dahin und wurde zu einem schmalen, unbedeutenden grauen Strich im Grün der Wiesen, während wir über die bewaldeten Hügel des Hainichs emporstiegen. Die Nase unserer Morane zeigte Richtung Nordosten, und bald würden wir die Dächer von Mühlhausen unter unserer linken Tragfläche im Dunst dieses Frühsommertages glänzen sehen. Kleine, sich noch entwickelnde Kumuluswolken standen rechts hinten über dem Thüringer Wald, und die Luft war noch ruhig und ganz ohne lästige Turbulenzen. Alles so, wie wir es haben wollten. Warum aber wirkte Rolf so unruhig? Ich flog nicht das erste Mal zusammen mit ihm, und ich kannte die verschiedenen Gesichter, die er in bestimmten Situationen zu machen pflegte. Rolf wirkte besorgt. Ich horchte auf den Klang des Motors. Der brummte zufrieden vor sich hin.

Ein Blick, und ich wusste, dass auch die Öltemperatur im grünen Bereich war, der Höhenmesser stand wie angenagelt auf 3.000 Fuß, die Tragflächen waren noch dran, nichts rumelte oder klapperte, was also hatte mein lieber Rolf, das ihn so unruhig werden ließ? Nochmals kontrollierte ich die Instrumente, und da fiel es mir wie Schuppen von den Augen: Nicht nur der Höhenmesser stand still, was ja soweit auch ganz in Ordnung war, sondern auch der Geschwindigkeitsmesser stand eisern... auf null. Null? Null! Verdammt wir flogen doch keinen Hubschrauber. Die Landschaft zog ruhig und stetig unter uns dahin.

„Rolf, der Geschwindigkeitsmesser spinnt.“

„Weiß ich schon lange“,
antwortete er mürrisch.

„Wie ... lange?“

„Seit dem Start. Was denkst Du denn!“

Er starrte verbissen durch die Scheibe nach vorn, als könne er in der dunstigen Ferne die Geschwindigkeit unseres Flugzeuges erkennen. Aha, seit dem Start also und keinen Ton gesagt. Ich wusste, dass Rolf das nicht in böser Absicht tat. Es lag einfach daran, dass die meisten Piloten der Meinung sind, sie dürften ihre Passagiere, und ein solcher war ich ja strenggenommen auch, auf gar keinen Fall beunruhigen. Rührend. Aber da ich jede sich mir bietende Gelegenheit zum (Mit)Fliegen nutzte, fühlte ich mich nicht als reiner Passagier, glaubte ich, nicht in Warte gepackt werden zu müssen. Das konnte ich Rolf natürlich nicht sagen. Er

meinte es ja gut. Außerdem schien er mir wesentlich nervöser zu sein als ich. Logisch, er saß ja am Knüppel, er war „verantwortlicher Luftfahrzeugführer“, wie das so schön genannt wurde. Also versuchte ich Ruhe auszustrahlen. Wie macht man das? Ich schaute hinunter auf die Landschaft, sah einem winzigen Traktor zu, wie er sich mühsam über ein Feld quälte, zählte die Schafe auf einer Wiese, hielt Ausschau nach dem nahe gelegenen Segelflughplatz bei Mühlhausen und ... Verdammt, was sollte der Quatsch: unser Geschwindigkeitsmesser funktionierte nicht!!! Wie sollte Rolf die richtige Landegeschwindigkeit ermitteln? Am Horizont konnte ich schon die Asphaltpiste des Flugplatzes erkennen, auf dem wir tanken wollten. Also was haben wir, überlegte ich fieberhaft. Höhenmesser – gut, Vario-meter – auch gut, Drehzahlmesser – sehr gut. Rolf kannte die wichtigsten Eckdaten wie Sinkgeschwindigkeit und Drehzahl, die er für eine Landung brauchte, es müsste also auch ohne Geschwindigkeitsmesser gehen und, aber ja doch ..., wir hatten ein GPS. Das Ding zeigte ja auch die Geschwindigkeit über Grund an. Wir mussten nur noch die Windgeschwindigkeit in unsere Überlegungen mit einbeziehen, und es konnte eigentlich gar nichts mehr schief gehen. Heureka!

„Was grinst du denn so dämlich?“

Rolf sah mich strafend an. Habe ich gegrinst?

„Dschiepieäs“,

sagte ich mit bedeutungsvollem Unterton und lehnte mich entspannt zurück.

„Genau.“,

antwortete Rolf nur und grinste nun seinerseits. Er war also schon von selber drauf gekommen. Hätte mich auch gewundert.

„Das kommt alles nur, weil einem immer hineingequatscht wird.“,

polterte Rolf plötzlich. Damit meinte er mich.

„Wie, jetzt?“

„Ich hab bestimmt den Pariser vergessen!“,

schimpfte er weiter. Aha. Rolf meinte die kleine Schutzhülle, die, wenn das Flugzeug abgestellt wurde, über das Staurohr, das wichtigste Teil des Geschwindigkeitsmessers außen an der Tragfläche gezogen wurde, damit dort kein Wasser eindringen konnte. Wenn der „Pariser“ beim Vorflugcheck nicht abgezogen wurde, konnte der Geschwindigkeitsmesser nicht funktionieren.

„Hast du ...?“

„Weiß nicht.“

„Ich sag's keinem weiter.“

„Möcht' ich auch drum gebeten haben!“

Die Atmosphäre im Cockpit war wieder in Ordnung, und Fliegen war wieder die zweit Schönste Beschäftigung.

Nach der Landung sprang ich gleich aus dem Flugzeug, aber das Staurohr war auf Rolfs Seite, und er war schneller. Das dünne Röhrchen war völlig frei, und Rolf schaute mich äußerst unschuldig an. War was? I wo,

was denn?

Nachdem wir etliche Liter Avgas in unsere Tragflächen gepumpt hatten, flogen wir weiter nach Leipzig.

„Guck mal, der Geschwindigkeitsmesser geht wieder“,

sagte Rolf und tat auffallend überrascht.

„Is ja 'n Ding.“,

antwortete ich im selben Tonfall.

Die Nase unseres Flugzeuges zeigte in Richtung Osten. Wir ließen die sanften Hänge der Hainleite hinter uns zurück. Irgendwo da unten links stand das Kyffhäuser-Denkmal trutzig und germanisch in der Gegend herum, und vielleicht wartete weiland Barbarossa noch immer darauf, dass jemand ihm den Bart schnitt.

Der nächste Wegpunkt hieß GÖTEM. Blöder Name. Aber das war keine Mischung aus Golem und Tempo, sondern ein sogenanntes Drehfunkfeuer, erfunden bevor es GPS Empfänger gab, um dem herumirrenden Fliegerlein den Weg zu weisen. Das tat es auch, denn wir hatten seine Frequenz auf dem dafür vorgesehenen Gerät eingestellt. GPS hin, GPS her, sicher ist sicher, besonders in der Fliegerei.

„Wenn wir GÖTEM hinter uns haben, müssen wir direkt über Merseburg fliegen, um Sierra zu erreichen.“,

brummte Rolf und bedeutete mir mit einer Handbewegung, dass ich mich gefälligst mit der Karte zu befassen hätte.

Sierra? Wir waren doch nicht in Spanien! Ich wollte mich nicht mit Rolf streiten und faltete pflichtschuldigst

mit der Karte herum, bis ich GÖTEM und Merseburg und – aha auch Sierra gefunden hatte. Sierra befand sich mitten auf der Autobahn. Nun konnte man stundenlang zwischen dem Hermsdorfer und dem Schkeuditzer Kreuz hin und her fahren, ohne auch nur ein Krümelchen von etwas zu entdecken, welches man reinen Gewissens als Sierra bezeichnen könnte. Logisch, denn dieses Sierra gab es nur auf der Flugkarte. Es war ein Punkt, bei dessen Erreichen man die Pflicht hatte, sich beim Tower in Leipzig zu melden. Aus diesem kühlen Grunde hieß diese Stelle schlicht Pflichtmeldepunkt.

Ich weiß nicht, ob wir Sierra jemals genau überflogen haben. Kurz hinter Merseburg quittierte unser gepriesenes GPS den Dienst, und wir mussten, begleitet von Rolfs das High-Tech Gerät betreffenden Flüchen auf althergebrachte Art, nämlich mit unseren Augen und der Karte, weiter navigieren.

„Guck doch mal genau hin! Da muss doch irgendwo eine Bahnlinie die Autobahn kreuzen.“

„Ich sehe nichts.“

„Das muss aber hier sein!“

„Wir sind zu weit südlich.“

„Quatsch!“

„Sind wir ja!“

„Ich rufe vorsichtshalber mal Leipzig.“

Während Rolf den üblichen Plausch mit dem Leipziger Fluglotsen machte, besah ich mir die Gegend und verglich was ich sah mit der Karte.

„Wir sind zu weit südlich.“

Rolf, der inzwischen einigermaßen aufgeregt war, ließ sich eine Funkpeilung vom Tower geben, dann konstatierte er:

„Wir sind wahrscheinlich zu weit südlich.“

Ich schwieg feige oder rücksichtsvoll, wie auch immer. Rolf schwitzte und änderte den Kurs. Das Leipziger Häusermeer drehte sich unter uns, bis die Nase unserer braven Morane nach Norden zeigte.

„Guck mal, ob du den Flugplatz siehst.“

„Wir sind zu weit östlich, glaube ich.“

Rolf antwortete mir nicht und starrte gestresst geradeaus. Rechts unten konnte ich das Hochhaus mit dem doppelten „M“, dem Wahrzeichen der Leipziger Messe erkennen. Wir überflogen also gerade den Hauptbahnhof. Da wollten wir aber überhaupt nicht hin; schließlich waren wir nicht bei der Bahn angestellt. Vorsichtig versuchte ich Rolfs Aufmerksamkeit, zu erregen.

„Flieg doch einfach solange nach Norden, bis du die Autobahn nach Dresden erreichst, und dann nach links an ihr entlang, da kommst du automatisch zum Flugplatz.“

Rolf schien mich nicht zu hören. Verbissen starrte er auf die glitzernde Scheibe unseres Propellers. Plötzlich leitete er eine leichte Linkskurve ein und lehnte sich zurück.

„Gleich haben wir 's.“,

verkündete er mit gepresst wirkender Stimme. Ich schwieg vor mich hin. Er wollte also nicht bis zur Autobahn fliegen. Auch gut, so kamen wir wahrscheinlich auch ans Ziel.

Nachdem wir eine Weile in nordöstlicher Richtung geflogen waren, tauchten im Dunst halb links die Umrisse des Leipziger Flughafens auf. Rolf meldete mit frischer und klarer Stimme unseren Endanflug. Lächelnd nahm er die spitze Frage der Frau im Tower nach unserer Fähigkeit, einer Funkpeilung zu folgen, hin und setzte uns sanft auf der Piste Zwo Acht auf.

Ein Follow-my-Fahrzeug leitete uns bis zur Abstellfläche für die allgemeine Luftfahrt. So ein kleines, einmotoriges Maschinchen durfte nämlich nicht zusammen mit den dicken Brummern, die wir abfällig „Touristenschleudern“ nannten, parken.

Auf der uns zugewiesenen Fläche angekommen, öffneten wir die Kanel und füllten unsere Lungen sehr, sehr tief mit der Leipziger Luft.

Wir hatten Leipzig gefunden. Mitten in der endlos scheinenden Häuserwüste der Großstadt fanden wir diesen vergleichsweise winzigen Betonstreifen, der sich „Flughafen Leipzig – Halle“ nannte. So ähnlich muss sich Lindbergh gefühlt haben, als er mit seiner „Spirit of St. Louis“ französischen Boden berührte. Gewiss, der Vergleich mag etwas großmäulig klingen, aber wir flogen ja auch nicht wegen des Ruhmes oder des menschlichen Fortschritts nach Leipzig, sondern einzig und allein, weil „das übt“.



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