

LUFT POST

AUSGABE 01/20



EIGENTÜMERWECHSEL BEI AVIEUR

...ZUM DENKBAR UNGÜNSTIGSTEN ZEITPUNKT

SIE SPRINGEN WIEDER

DÄDALUS FALLSCHIRMSPORT

VERTANE CHANCE

AUFLÖSUNG DES DES MODELLFLUG-VEREINS

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT



Ende 2019 hat der Förderverein Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e.V. Post bekommen. Der Inhalt wirkte erst einmal etwas verstörend denn das erste Wort welches da stand war: **Mahnung.**

Der Förderverein hatte eine „Pflichtablieferung von Medienwerken“ versäumt. Das „Medienwerk“, Sie können es sich denken, war natürlich die „Luftpost“. Aber so harsch ein solcher Brief vielleicht klingen mag, er ist, da er von der Deutschen National Bibliothek kam, in den Augen Ihres „Luftpostillons“ auch eine Art Ritterschlag. Von diesem Tag an ist die „Luftpost“ nämlich nicht mehr einfach nur so ein Blättchen sondern sie ist eine „richtige“ Zeitung geworden, sozusagen vor dem Gesetz. Und, man merke auf, sie hat jetzt, wie andere Zeitungen auch eine ISSN Nummer. Diese wird sie ab sofort in ihrem Impressum füh-

ren müssen. Sie lautet: ISSN 2699-4984. Wenn man diese Ziffernfolge auf der Internetseite der Nationalbibliothek eingibt erhält man einen kurzen Datensatz der die „Luftpost“, unter anderem als Zeitschrift mit unregelmäßiger Erscheinungsfrequenz angibt. Sprache: Deutsch und Sachgruppe: 380 Handel, Kommunikation, Verkehr. Ab sofort muss der Förderverein von jeder neuen „Luftpost“ zwei Exemplare nach Leipzig schicken. Toll, da kommt sie sogar bis nach Sachsen.

Weniger toll ist natürlich, dass auch wir nicht von Corona verschont bleiben. Ich äußere mich darüber natürlich in dieser Ausgabe, die durch die Auswirkungen dieses Virus die erste ist in diesem Jahr ist. Lesen Sie also, dass wir alle Corona haben, der Besitzerwechsel von AVIEUR zur Unzeit kam, unsere Dädalanten wieder springen, in unserer Region eine

Chance vertan wurde, wie die Höhenmessung in der Luftfahrt funktioniert und, auf Wunsch einer einzelnen, aber für die „Luftpost“ sehr wichtigen Dame, wieso ich schon seit langem „Ein Visum für den Himmel“ habe. Viel Spaß damit.

Ach ja, eines muss ich noch loswerden: Man liest und hört ja allenthalben von der „neuen Normalität“ mit der wir alle leben müssten. Ich kann mich mit dieser Wortfindung nicht anfreunden, denn ich finde, wir können es drehen und wenden wie wir wollen das, was wir zurzeit erleben, ist nicht „Normal“. Normal wird es erst wieder, wenn wir das alles hinter uns haben und das wird wohl noch eine ganze Weile dauern. Und solange ist unser Leben eben nicht normal.

**Bleiben Sie also so gesund wie möglich. Ihr „Luftpostillon“
Martin Schubert.**

Eingeschränkter Betrieb !!!
Zutritt nur für Flugbesatzungen und
Passagiere in deren Begleitung
gestattet !

Auskünfte nur telefonisch unter Tel. 036920- 80892 oder
80890.

WIR HABEN ALLE CORONA

Virusinfektionen – Hygiene schützt!

Mit einfachen Maßnahmen können Sie helfen, sich selbst
und andere vor Infektionskrankheiten zu schützen.

Die wichtigsten Hygienetipps:

1. Halten Sie ausreichend Abstand von Menschen, die
Husten, Schnupfen oder Fieber haben – auch aufgrund
der andauernden Grippe- und Erkältungswelle.

2. Niesen oder husten Sie in die Armbeuge oder in ein
Taschentuch – und entsorgen Sie das Taschentuch
sicher in einem Mülleimer mit Deckel.

Halten Sie Ihr Gesicht fern – vermeiden Sie es,
Augen, Nase oder Mund zu berühren.

Waschen Sie regelmäßig und ausreichend lange
(mindestens 20 Sekunden) Ihre Hände mit Wasser und Seife –
auch nach dem Naseputzen, Niesen oder Husten.

Infektionsschutz.de



**GEPAKTE AIRBUS FLUGZEUGE
AUF DEM FLUGHAFEN ERFURT-WEIMAR**

© Lothar Röser

Natürlich kann ich diese Behauptung nicht einfach so stehen lassen, ohne Ihr Unverständnis zu riskieren. Natürlich sind wir nicht alle vom Covid-19 Virus befallen, aber wir leben mit seinen Folgen und die sind größtenteils sehr drastisch. Ich muss wohl dem Meisten nicht erklären, welche wirtschaftlichen Einschnitte die letzten Monate mit sich brachten sowohl privat als auch kommerziell. Die Zeitungen, Fernsehsender und das Internet sind voll mit den entsprechenden Meldungen und natürlich auch mit Spekulationen und Märchen.

Ich als Ihr „Luftpostillon“ hätte auch liebend gern eine Corona freie Luftpost geliefert, aber ich habe mich innerlich gewunden wie ein Aal, ich kam um dieses Thema einfach nicht herum. Natürlich streife ich an dieser

Stelle, und das so kurz wie möglich, nur die bisherigen Folgen für den Flugverkehr und insbesondere die Situation der Flughäfen und –Plätze. 98,6% ! Das ist das Minus beim innerdeutschen Flugverkehr. In Europa war es ein Minus von 98,9% und die interkontinentalen Flüge gingen um 97,4% zurück. Aber, und das ist das was mir wichtig ist, unsere Flughäfen blieben betriebsbereit. Trotz der Verluste die sie dabei hinnehmen mussten. Das muss ein Flughafen erst einmal verkraften, mit einem Bruchteil seiner Einnahmen aus und trotzdem seinen Verpflichtungen nachzukommen. Was da vielleicht noch für ein „Rattenschwanz“ hinterherkommt, ist in seiner Gänze noch gar nicht abzusehen. Auch der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel wurde offen gehalten. Das war nicht bei allen vergleichbaren Flugplätzen

anderer Bundesländer der Fall und ganz gewiss keine Selbstverständlichkeit, die man einfach mal so aus dem Ärmel schüttelt. Aber unser Flugplatz hat, Corona hin Covid-19 her, einen Infrastrukturauftrag. Natürlich wurde dieses Angebot hauptsächlich durch Privatpiloten genutzt denn der Flugverkehr durch die Flugschulen, Geschäftsflüge und den Fallschirmsprung kam faktisch zum Erliegen. Die Gaststätte, der „Propeller“ blieb geschlossen und Großveranstaltungen wie die German Race Wars fielen aus und ob die bisher noch geplanten Events, wie eine Caravan – Messe, die Fallschirmwettbewerbe oder die geplanten Fly Ins von AVIEUR stattfinden, steht in den Sternen.

Das hat natürlich für alle Firmen und Vereine am Verkehrslandeplatz

entsprechend drastische Folgen, insbesondere für die Flugplatzgesellschaft selbst. Die Jahresbilanz wird am Schluss wohl alles andere als rosig aussehen. Trotzdem hielt das Team um Thomas Doberstau mit seiner niedrigen Personaldecke den Verkehrslandeplatz am Laufen, sorgte mit einem funktionierenden Hygienekonzept mit Zutrittsreglungen für den Arbeitsbereich der Flugleiter und Sperrungen von Flächen zur Kontaktverminderung und natürlich mit Aushängen für die Hygieneregeln was zum Beispiel die öffentlichen Toiletten betraf für einen geregelten Ablauf. Und wenn Thomas Doberstau mir gegenüber erwähnt, dass die Arbeitsbereiche im Flugbetriebsgebäude quasi zur Festung ausgebaut wurden, dann mag das vielleicht lustig klingen, spiegelt aber in Wirklichkeit nur den bitteren

Ernst wieder, mit dem wir zurzeit alle leben müssen und das, mit ziemlicher Sicherheit, noch eine ganze Weile. Und während ich hier sitze und diese Zeilen in meinen Computer tippe, hat der Fallschirmsprung wieder begonnen, die Flugschulen und die gewerblichen Flugbetriebe haben ihre Arbeit wieder aufgenommen, bei AVIEUR krepelt man die Ärmel hoch und der „Propeller“ hat wieder geöffnet. Und ausgerechnet jetzt jagt ein Tiefdruckgebiet das Andere und während der verschärften Beschränkungen war der Himmel so blau, dass es kaum zum Aushalten war! Aber die Meteorologen versprechen uns ja schon eine ganze Weile: Der Sommer kommt. Aber mit der Meteorologie ist es ja so eine Sache...

Währenddessen stehen, mit Stand Heute (16.06.20), 22 Airbusse auf dem

Vorfeld des Flughafens Erfurt-Weimar und warten, dass die Fluggesellschaften sie in Dienst stellen. Sie kamen vom Produktionsstandort Hamburg-Finkenwerder direkt dorthin. Bisher wurden es nahezu täglich mehr. Ich glaube, man würde sich in Erfurt wünschen, dass diese Flugzeuge dort flögen, als nur für Einnahmen durch Abstellgebühren zu sorgen.

Am geringsten betroffen waren die Frachtflüge. Diese sind gegenüber dem Vorjahr „nur“ um ca. 15% zurückgegangen. Ich nehme an, dass die Versorgungsflüge für Atemschutzmasken und Toilettenpapier dabei ihren Anteil hatten. Kein guter Witz, ich weiß, aber mir fallen zurzeit und zu diesem Thema einfach keine guten Witze ein.



ZUM DENKBAR UNGÜNSTIGSTEN ZEITPUNKT...

...kam der Eigentümerwechsel bei AVIEUR. Natürlich hat am 1. Januar 2020 noch Niemand geahnt, dass da so ein fieses kleines Virus unterwegs ist. Und prompt hat dieses winzige Ding René Pilz alle möglichen Knüppel zwischen die Beine geworfen. René Pilz ist der neue Venue-Manager bei AVIEUR. Falls Sie jetzt nicht wissen was das ist, ein Venue-Manager, dann hilft ein Blick ins Englischwörterbuch und Sie wissen, das Venue für Veranstaltungs- oder Austragungsort steht. René Pilz managt also den Veranstaltungsort AVIEUR, denn das soll er auch unter der Ägide der LIFT Holding GmbH bleiben

ein Showroom für die Luftfahrt und Luftfahrtbegeisterten. Nun ist Corona bedingt, das erste geplante Fly-In am 25. April komplett ausgefallen und ob das am 22. August stattfindet, oder man gleich in den September ausweicht, ist noch nicht sicher. Das letzte im vorigen Jahr war jedenfalls ein großer Erfolg und diesen sollte man der neuen Mannschaft auch wünschen. Was in diesem Jahr, zu meinem Leidwesen, auch nicht stattfinden wird, ist das Jugendlager „Jugend fliegt“ vom Deutschen Aeroklub. Die Luftpost berichtete im letzten Jahr über die erste Veranstaltung dieser Art in Eisenach. Sie

wurde gleich nach 2021 verschoben, weil die Voraussetzungen dafür in diesem Jahr einfach nicht gegeben sind. Aber, und das ist die gute Nachricht, dieses Konzept, welches Jugendliche an die Fliegerei heranzuführen soll, wird auch im nächsten Jahr wieder in Eisenach bei AVIEUR verwirklicht.

Dabei hat René Pilz noch so einiges vor. Geplant sind diverse Umbaumaßnahmen im Showroom, der jetzt als „Flugraum4“ auch für nicht luftfahrtspezifische Veranstaltungen wie Konzerte und Ähnliches genutzt werden soll. Die riesige Halle



gäbe dafür, mit den dort ausgestellten Fluggeräten, eine interessante und ansprechende Umgebung ab. Eine Art Lounge soll durch Abtrennung mit Glasscheiben im Hintergrund des Hangars geschaffen werden, in der sich Menschen, getrennt von der Geräuschkulisse in der Halle und, vor allem, im Winter leichter beheizbar als der riesige Raum, treffen können um zum Beispiel zu fachsimpeln oder beraten zu werden. Für einen Pilotenstammtisch der schon ins Leben gerufen wurde aber, wieder wegen Corona, bisher nicht stattfand, wäre er auch sehr gut geeignet. Die Nachfrage danach ist groß.

Aber nicht nur für gestandene Piloten soll AVIEUR ein Ort sein, sondern auch für solche, die es noch werden wollen oder auf dem Weg dorthin sind und nur noch eines Anstoßes bedürften. Vor allem für Ju-

gendliche die sich für die Luftfahrt interessieren soll AVIEUR ein Anlaufpunkt werden. Etwas, das René Pilz eine „Erlebniswelt“ nennt soll geschaffen werden und diesen Part übernehmen. Eine Dauerausstellung von Avionik ist geplant die beraten, aber auch zu günstigen Preisen entsprechende Geräte an den

Mann, beziehungsweise die Frau, bringen soll. Und weil das alles noch nicht genug ist, sind entsprechende Luftfahrt-Messen, nicht nur mit den Produkten der LIFT Holding GmbH, sondern auch anderer Hersteller, angedacht. Interesse scheint jedenfalls zu bestehen wie mir René Pilz versicherte. Und warum auch nicht. Es hat sich inzwischen herumgesprochen, dass der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel mit seiner zentralen Lage in Deutschland und Europa, sehr gut geeignet ist für solche Vorhaben.

Natürlich kann und will hier Niemand der ILA oder der AERO Konkurrenz machen, das wäre fern jeder Realität, aber auch nur ein Hauch davon wäre schon toll. Toll nicht nur für AVIEUR sondern auch für unseren Flugplatz und unsere Region und deswegen sollten wir alle AVIEUR und René Pilz die Daumen drücken. Was am Ende dabei herauskommt, wird man vielleicht erst sehen wenn dieser fiese Virus in seine Schranken gewiesen wurde. Hoffen wir das Beste für René Pilz, für AVIEUR und für uns.

RENÉ PILZ
VENUE-MANAGER
BEI AVIEUR





SIE SPRINGEN WIEDER



Die Sportfreunde von Dädalus Fallschirmsport haben zu Pfingsten ihre Saison eröffnet, wenn auch erst einmal mit verminderter Teilnehmerzahl und unter Beachtung der, uns allen, auferlegten Regeln. „Wir haben etwas länger gewartet.“, sagte mir Christoph Aarns, einer der Gründer und Betreiber von Dädalus am Pfingstsonntag. Zwar seien andere Plätze schon früher geöffnet worden, aber die Dädalanten wollten erst

einmal abwarten bis auf rechtlicher Seite alles geklärt und sicher sei. Diese Sicherheit haben sie nun, wenn ich auch anfügen muss, dass es damit, bei Verschlechterung der Corona Situation, sehr schnell wieder vorbei sein kann. Vorläufig gilt jedenfalls das Prinzip Hoffnung und diese stirbt ja bekanntlich zuletzt. In geschlossenen Räumen wird jedenfalls ein Mund und Nasenschutz getragen und im Flugzeug folgen sie

den Richtlinien des Deutschen Turn- und Sportbundes. Tandemsprünge gab es zu Pfingsten noch nicht, aber wenn Sie diese Zeilen lesen, sollte auch das wieder möglich sein. Ihren Humor haben die Fallschirmspringer jedenfalls nicht in Quarantäne geschickt und den werden sie vielleicht auch brauchen in dieser Saison. Die „Luftpost“ wünscht ihnen jedenfalls, dass der Himmel weiter offen stehen möge für ihren Sport.



VERTANE CHANCEN

1999 oder war es 2000? Jedenfalls vor dem 11. September 2001, hatte ich das Glück, einen Flug im Cockpit eines Airbus A319 mitzuerleben. Ja, damals ging das noch, der Himmel war offen und die Cockpittüren waren es auch. Warum ich Ihnen das erzähle – dazu kommen wir noch. Der Flug ging von Frankfurt/Main nach Kopenhagen und zurück. Nein, ich will Ihnen jetzt nicht die Einzelheiten dieses Fluges berichten, dazu

ist er einfach zu lange her und mein Gedächtnis war noch nie das Beste. Aber an eines erinnere ich mich noch sehr gut: Ich sprach mit dem Piloten über die Schönheit des Modellfliegens. Ja, dieser Flugkapitän flog noch immer begeistert Modellsegelflugzeuge. Er hatte das schon als Junge, kaum zwölf oder vierzehnjährig getan und er versicherte mir, das diese Jahre mit dem Modellflug seinen späteren Wunsch Pilot zu werden, aufs heftigste beeinflussten. Wäre er auch ohne den Modellflug Pilot geworden? Niemand kann es sagen, einen gewissen Anteil an seinem späteren Berufswunsch hatten diese Jahre aber ganz gewiss auch

wenn die Zeit bei der Verklärung dieser Anfänge das ihre tat. Er hätte ja auch durch die Erlebnisse in einem Flugsportverein oder beeindruckt durch einen Film oder Vortrag jenen Entschluss, Pilot zu werden fassen können. Viele Wege führen nach Rom. Aber es sollten eben auch viele sein und bleiben.

Die meisten Aktivitäten in Vereinen sind, das wird den meisten von Ihnen bekannt sein, an das Vorhandensein eines Vereinsgeländes gebunden. Das kann eine Halle sein, ein Sportplatz, ein Schwimmbecken, ein Golfplatz, eine Werkstatt, ein Probenraum, ein Flugplatz und – ein

Modellflugplatz. Ohne ein solches, nennen wir es ruhig einmal Domizil, ist die Ausübung des Sports oder Hobbys oft nicht möglich. Was es bedeutet, wenn man diese Freizeitbeschäftigung nicht mehr ausüben darf oder kann, haben viele von Ihnen jetzt in der Corona Krise, am eigenen Leib erfahren müssen. Was aber, wenn es nie wieder eine Möglichkeit für dieses Hobby oder diesen Sport gäbe?

Aufmerksame Zeitungsleser erinnern sich vielleicht an einen Artikel im Eisenacher Lokalteil der Thüringer Allgemeinen vom 11. März 2020. Darin ging es um das langsame Sterben des Thüringer Vereins für Modellflug Eisenach e.V. und die Gründe und Ursachen dafür. Der Hauptgrund ist natürlich der Verlust des Ver-

derungen werden, damit tun Andere sich schon zur Genüge hervor. Fakt bleibt aber, dass Modellflieger mit den Betreibern von Windkraftanlagen um die geeigneten Gelände konkurrieren.

Natürlich suchten die Kammeraden aus dem Verein nach einem geeigneten Ersatzgrundstück, und das jahrelang. Die Schwierigkeit dabei ist, dass dieses Gelände bestimmte Voraussetzungen erfüllen musste, sei es aus rein Technischer als auch aus Rechtlicher Sicht. Das Eine oder Andere rückte aber doch in den Blick. Gespräche wurden geführt, Verhandlungen begonnen und wieder abgebrochen. Immer passte irgendetwas nicht. Meistens passte Jemandem etwas nicht und dabei taten sich besonders die Jäger hervor, etwas, dass

einen Generalsekretär in Berlin hatten und war jetzt einer regelrechten Verleumdungskampagne ausgesetzt. Verpachtungswillige Vorsitzende von Agrarbetrieben wurden unter Druck gesetzt, Bürgermeistern und Gemeindegliedern wurde der Verein in den schwärzesten Farben beschrieben und sie wähten sich schon bald um ihre Ruhe gebracht, wenn sie einer Verpachtung zustimmten.

Nun löst sich der Verein auf. Die Bürger behalten ihre Ruhe. Jeder hat seine Besitztümer gesichert und seine Vorrechte. Die paar Modellflieger fallen da nicht ins Gewicht. Sie wandern ab. Nach Bad Langensalza, nach Wasungen und Hörselgau. Wenn sie es sich leisten können nun weiter zu fahren mit ihren Modellen, die zum Teil sehr kostbar, weil arbeitsaufwändig, und zerbrechlich sind. Sie werden wohl nicht wiederkehren. Und wer ist schuld daran? Ich sage: Wir alle. Weil wir geworden sind wie wir heute sind. Nein, wir sind nicht mehr die Menschen die wir vor dreißig Jahren waren, wir haben uns verändert, auch wenn wir das nicht wahr haben wollen, und es war nicht immer zum Guten. Uns stört inzwischen oft genug die Fliege an der Wand und wir pochen auf mehr Rechte als wir eigentlich besitzen, haben irrationale Verlustängste und verlieren dabei uns selbst und dabei bleiben eben manche auf der Strecke. Natürlich kann auch weiterhin der ein oder andere Pilot aus Eisenach und Umgebung kommen, aber die Wege nach Rom haben sich um einen verringert. Schade – ist das allermindeste, was ich dazu sagen kann.

einsgeländes der Modellflieger durch den Bau von Windrädern auf diesem Areal. Die versprochene Hilfe durch den ehemaligen Verpächter auf dem Reitenberg blieb aus, Windräder waren lukrativer als die läppische Pacht von ein paar Leutchen die da ihrem Hobby nachgingen. Dieses soll keine Polemik gegen die Energiewende und die damit verbundenen Verän-

die Modellflieger einigermaßen verblüffte, hatten sie doch in der Vergangenheit keine Reibungsflächen mit den Waidmännern gehabt. Zuweilen sah ihnen einer ganz ruhig und friedlich bei ihren Flügen auf dem Reitenberg zu. Hatte da jemand Angst um sein Revier, um seine Pfründe? Ich kann es nicht sagen. Der Verein bestand schon seit der Zeit als wir noch



FLUGZEUG-INSTRUMENTE

Heute: Die seltsame Uhr – der Höhenmesser.

Wer schon einmal in ein Flugzeug-Cockpit geschaut hat oder vielleicht auch darin saß, dem wird ein Instrument aufgefallen sein, welches auf frappante Weise einer analogen Uhr ähnelte, aber augenscheinlich keine war. Die Ziffern saßen an der falschen Stelle. Da, wo bei einer Uhr die Sechs war, war hier eine Fünf und eine Zwölf gab es gleich gar nicht. Aber einen großen und einen kleinen Zeiger hatte das Instrument und es zeigte auch irgendeine Zeit an. Wäre es eine Uhr, dann die eines anderen Planeten mit abweichendem Tag/Nacht Rhythmus. Es war der Höhenmesser, das Altimeter (Wichtig das „t“ in alti – bei einem „d“ wäre es der Gradmesser für den Verkaufserfolg eines Discounters.). Alti steht hier für Altitude dem englischen Wort für Höhe, eben Höhenmesser. Das Instrument zeigt also eine Höhe an. Nur, welche und in welcher Maßeinheit und überhaupt; wie funktioniert das Ding? Ein Gerät, welches nach dem gleichen Prinzip arbeitet wie der Höhenmesser im Flugzeug, haben viele Leute bei sich zu Hause an der Wand hängen. Ein Barometer. Das Barometer zeigt Veränderungen des Luftdrucks an und der Höhenmesser tut das eigentlich auch. So wie im

Meer der Wasserdruck mit steigen der Höhe abnimmt tut das natürlich auch der Luftdruck in der Atmosphäre. Je höher ein Flugzeug fliegt desto geringer ist der Druck der es umgebenden Luftmasse. Soweit ist das klar. Der Höhenmesser ist also ein Gerät das mit Hilfe einer Aneroiddose – also einer „Blechsachtel“ in der ein Unterdruck herrscht – und einer dazugehörigen Mechanik die Veränderung des Luftdrucks und damit der Höhe anzeigt und fertig. „Aber“, werden Sie jetzt einwenden, „mein Barometer hängt ganz still an der Wand und trotzdem verändert sich die Lage seines Zeigers“. – Logisch sonst bräuchten sie es ja nicht. Aber Sie haben damit eines der Probleme der Höhenmessung in der Luftfahrt erkannt: Das Wetter. Natürlich ändert sich der Luftdruck nicht nur durch die Höhe, sondern auch durch das Wetter und deswegen benötigt ein Pilot die Kenntnis des aktuellen Luftdrucks an seiner Position. Man nennt das QNH, ein Kürzel welches noch aus der Zeit des Kurzwellenfunks per Morsezeichen stammt. Stellt der Pilot nun diesen Luftdruck mit Hilfe eines Einstellrädchens am Höhenmesser ein – in der Regel wird die Maßeinheit Hektopascal (hPa)

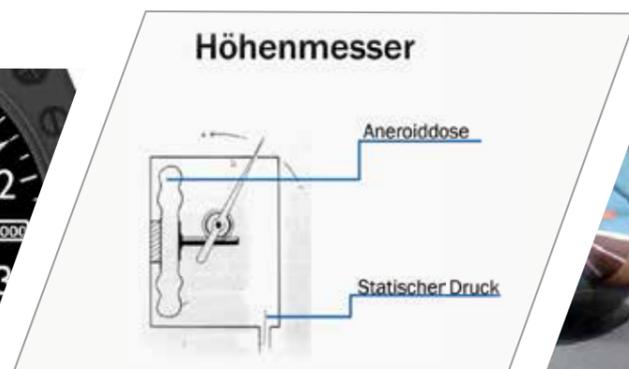
seltener inch of mercury (inHg) verwendet – so erhält er eine Anzeige seiner Höhe über Normal Null, also über dem Meeresspiegel. Umgekehrt kann er, wenn er die Höhe seines Standortes kennt, und diese am Höhenmesser einstellt, den aktuellen Luftdruck ablesen.

Weil wir gerade bei Maßeinheiten sind: Die Höhe wird in der Luftfahrt meistens in Fuß (ft) angegeben. Ein Fuß entspricht genau 0,3048 Meter. 91 cm entsprechen also 3 ft. Ein bisschen gewöhnungsbedürftig aber Fuß hat sich nun einmal international durchgesetzt, das ist historisch halt so gewachsen. Genau solch historische Gründe hat es, dass bei deutschen Segelflugzeugen, Ballonen und Fallschirmspringern die Höhe meistens in Metern angegeben wird. Nun steht so ein Flugzeug aber nicht nur auf einem Flugplatz herum, sondern es fliegt, seiner Bestimmung nach, von einem Flugplatz zu einem anderen und der hat natürlich wieder eine andere Höhe und als ob das noch nicht genug wäre, hat er auch ein anderes Wetter. Also herrscht dort ein anderer, als der auf dem Höhenmesser eingestellte, Luftdruck. Unsere Höhenmessung wäre also

für die Katz. Der Pilot kann nun beim angesteuerten Flugplatz nachfragen und erhält ein QNH des Platzes, also den aktuellen Luftdruck dort, und kann seinen Höhenmesser entsprechend einstellen. Soweit so gut. Aber während des Fluges kann sich der Luftdruck ja auch ändern und das Flugzeug käme unter Umständen, bei falscher Höhenmessereinstellung, Bergen und hohen Gebäuden unangenehm nah. Deren Höhe steht in der Luftfahrkarte. Der Pilot ist also gehalten, sich immer über den

benutzen sollen. Also 2500 ft, 4500 ft usw. Diejenigen die zwischen 0 bis 179 Grad unterwegs sind sollen die ungeraden benutzen. Also 1500 ft, 3500 ft. Es wären also immer 1000 ft Abstand in der Höhe. Diese Regel gilt für VFR Flieger, also jene die nach Sichtflugregeln fliegen. IFR Piloten, also jene die nach Instrumentenflugregeln fliegen benutzen die glatten Tausender (2000 ft, 4000 ft, 6000 ft). Über 5000 ft ändert sich etwas, dann wird ein einheitlicher Luftdruck an allen Höhenmessern eingestellt der

gangshöhe wieder den barometrischen Luftdruck (QNH) des Zielflugplatzes einstellen. Klang das alles etwas verwirrend? Dann will ich es dabei bewenden lassen und Sie gar nicht erst mit Begriffen wie Dichtehöhe und anderen Spitzfindigkeiten die die Physik unserer Atmosphäre bereit hält quälen. Ich möchte schließlich nicht, dass Sie bei Ihrem nächsten Rundflug ständig ängstlich den Höhenmesser anstarren. Anzumerken wäre noch, dass in modernen „Glascockpits“ auch der Höhen-



aktuellen Luftdruck des nächsten Flugplatzes auf seinem Weg mit automatischer Flugwetteransage, zu informieren, um immer die geforderte Mindestflughöhe einzuhalten. Flugzeuge fliegen aber nicht allein herum, sondern sie teilen sich den Luftraum mit anderen Flugzeugen. Damit es keine unschönen Begegnungen in der Luft gibt hat man die sogenannte Halbkreisflughöhenregel erfunden. Diese besagt, dass Flugzeuge die einen Kompasskurs von 180 bis 359 Grad fliegen, also eher in westlicher Richtung unterwegs sind, die geraden Höhen in Tausendern plus fünfhundert Fuß

immer beibehalten wird und dafür sorgt, dass, auch wenn der tatsächliche Luftdruck sich ändert, die Flugzeuge ihre Höhenstaffelung beibehalten und der Sicherheitshöhenabstand nicht unterschritten wird. Dieser Standardwert beträgt 1013 hPa. Sobald dieser Wert am Höhenmesser eingestellt ist spricht man nicht mehr von Höhe oder Altitude sondern von Flugfläche oder Flight Level (FL) die in vollen Hunderten angegeben wird. Fliegt ein Flugzeug, sagen wir in 6500 ft dann entspricht das der Flugfläche 65. Will ein Flugzeug dann landen muss es ab einer für den Flugplatz festgelegten Über-

messer digital und als senkrecht Laufband dargestellt wird und das größere und besser ausgestattete Flugzeuge über sogenannte Radarhöhenmesser verfügen die dem Piloten immer die tatsächliche Höhe über dem Boden mitteilen, das, meist erst ab einer bestimmten Nähe zu diesem. Und natürlich kann auch ein GPS System die Höhe über Grund anzeigen. Das soll es jetzt aber erst einmal gewesen sein und Ihnen liebe Leser nur einen kleinen Einblick in die Höhenmessung bei Flugzeugen bieten. Ein andermal quäle ich Sie dann mit dem nächsten Instrument aus dem „Uhrenladen“.



EIN VISUM FÜR DEN HIMMEL

Die folgende Geschichte stammt aus dem Jahr 1993, was erklärt, warum sie auf der Wasserkuppe und nicht auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel spielt. Den gab es damals erst in den Köpfen einiger Visionäre und Enthusiasten. Aber, ich denke, dass sie auf ihre Weise zeitlos ist. Viel Spaß beim Lesen.

„Warum fahren wir nicht einfach mal zur Wasserkuppe?“, hatte meine Frau gesagt. „Die sollen da auch Rundflüge machen. Wenn du unbedingt fliegen willst.“ Ich wollte fliegen.

Die Wasserkuppe ist bekanntermaßen der Berg der Segelflieger und so ein Segelflugzeug ist ein enges Gefährt und ich hatte so meine einhundert Kilo durch die Gegend zu schleppen. Ob es also etwas werden würde mit meinem Flug, war mir, zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz klar.

Es war ein schöner Tag so gegen Mitte Mai, mit kleinen Kumuluswolken

im ansonsten tiefblauen Himmel und es herrschte Hochbetrieb. Ständig waren Schleppflugzeuge damit beschäftigt die Segler in die Höhe, zu ziehen. Diese kreisten dann einmal kurz über dem Platz, um darauf irgendwohin, zu entschwinden. Andere wiederum flogen nur eine Runde um den Berg und setzten dann wieder auf der Wiese neben der schmalen Asphaltpiste auf. Die konnten es vielleicht noch nicht so gut wie die, welche davongeflogen waren. Aber toll sah es allemal aus, wenn so ein Segelflugzeug, in elegantem Weiß, mit den langen, leicht nach oben gebogenen Tragflächen sanft über dem grünen Rasen ausschwebte.

Dabei hatte es noch vor ein paar Minuten faul im Gras gelegen, als wüsste es nichts von seinen Fähigkeiten. Ein Flugschüler hatte sich, den Fallschirm auf dem Rücken, mühsam in die enge Kanzel gezwängt und der Lehrer neben ihm gab ihm eindringlich noch einige gut gemeinte Ratschläge. Ich stand

in der Nähe, lässig auf ein Gelände gelehnt und sah dem ganzen Treiben zu. Für den Außenstehenden haben die Rituale der Insider immer etwas unverständliches, befremdliches, wenn nicht gar komisches. Der Lehrer gestikuliert und der Schüler schaute andächtig, von seiner niedrigen Sitzposition, zu ihm auf. Der Zauberer und sein Lehrling, der hier, vielleicht zum ersten Mal, ganz allein beweisen sollte, wie weit er die geheime Kunst des Vogelfluges schon beherrschte. Die Haltung des Lehrers war gekennzeichnet vom Vertrauen in seine eigene Vermittlertätigkeit und der Sorge um die Aufnahmebereitschaft des ihm anvertrauten, die des Schülers von der Freude über das Erreichen eines ersehnten Augenblicks und der Furcht dem allen vielleicht doch nicht gewachsen, zu sein. Hic Rhodos, hic Salta! Oder: Jetzt gilt es, kein Zurück, kein Zaudern. Zeig was du kannst.

Ich wohnte, freilich als Zaungast, einem, gewissermaßen, historischen

Moment bei: Ein Küken war flügge geworden und schickte sich an, das erste Mal allein, das Nest, zu verlassen.

Dann wurde die Kanzel geschlossen, der Flugschüler weggesperrt vom Rest der Welt, keiner konnte ihm mehr vorsagen, er war allein, in Klausur sozusagen. Das Schleppflugzeug zog an, schleifte den armen Kerl in seinem engen Gefährt hinter sich her, ein hilfreicher Mensch hielt ihm noch den Flügel gerade, damit dieser nicht abkippte, lief ein paar Schritte mit und ließ los. Da stieg er hinauf zu den Wolken, erhaben wohl, aber doch des Seiles bedürftig, welches ihn zog.

Ich weiß es nicht genau, doch möchte ich meinen, es dauerte keine Zehn Minuten und das Küken war zurück im Nest. Die Kanzel wurde wieder geöffnet und heraus stieg ein anderer, einer der seinen ersten Alleinflug gemacht hatte und den Stolz darauf, zu verbergen suchte, damit die Alten nicht über ihn lachten, weil es ja nur so ein Hüpfen war. (Lilienthal wäre glücklich gewesen über solch einen Sprung.)

Aber die Anderen dachten gar nicht daran, den Jungen auszulachen, sondern klopfen ihm nur anerkennend auf der Schulter herum. Einzig der Lehrer blieb gelassen, hatte es ja sowieso schon immer gewusst, und meinte nur, der frischgebackene Himmelsstürmer solle ruhig noch ein paar Starts und Landungen machen, schließlich bedürfte es noch einer gewaltigen Menge an Übung.

Und ich? Wozu war ich denn hergekommen, zum Gaffen? Suchend schaute ich mich nach dem Platz

um, an dem die angekündigten Rundflüge stattfinden sollten. Da stand eine Robin die gerade vor ein paar Minuten einen Segler in den Himmel geschleppt hatte und wartete auf Gäste. Davon waren allerdings genug da. Ich reihte mich in die Gemeinschaft der Mitflugwilligen ein und meine Frau setzte sich, nicht ohne ein mitleidiges Lächeln, auf eine der bereitstehenden Bänke.

So eine Robin kann drei Passagiere mitnehmen, das wussten die Leute anscheinend, denn ich stand plötzlich herum und es fehlten mir die restlichen zwei. Zu dumm aber auch! Da nahte die Rettung. Und was für eine. Was da, leicht mit den langen Tragflächen wiegend, auf den Platz brummte war ein Motorsegler. Er war in diesem Moment das schönste Flugzeug der Welt für mich denn er hatte nur zwei Plätze. Einen für den Piloten und einen, so hoffte ich, für mich.

Ein junger Mann kletterte aus der Maschine und sah sich suchend um. „Machen Sie auch Rundflüge?“, rief ich, eh es ein anderer tun konnte und der junge Mann nickte und machte eine einladende Geste in Richtung Flugzeug. Schnell wand ich mich zwischen den anderen Leuten hindurch und postierte mich neben der rechten Tragfläche. Von dort zwinkerte ich meiner Frau zu: So wird das gemacht!

Nachdem ich wusste, wie das gemacht wird, musste ich herausbekommen, wie man am besten in dieses, aerodynamisch gebaute Ding herein kommt. Der Pilot sparte nicht mit fachmännischer Hilfe, kannte aber nicht die Behinderung

durch nahezu zwei Zentner Lebeweight. Ich quetschte mich also mehr oder weniger mühsam in den schmalen Sitz. Natürlich musste ich die Gurte verstellen; was für ein dünner Mensch mochte vorher nur in dieser Maschine gesessen haben? Festgebunden war ich, die Türen waren verschlossen und verriegelt und der Motor lärmte unternehmungslustig herum. Wieso waren wir noch nicht in der Luft? Aha, der Pilot musste erst noch mit der Flugleitung plaudern: „Delta Kilo Bravo Lima Oskar erbittet Startinformationen.“ Ich verstand nicht so recht was ihm geantwortet wurde und was er alles gemeint hatte wusste ich auch nicht aber „Start“ kam in dem Gespräch vor und das stimmte mich hoffnungsfroh.

Ein Hebel wurde nach vorn geschoben, der Motor brüllte auf und schon holperten wir zur Startbahn. Dort gab es noch einmal ein kurzes Gespräch mit der Flugleitung, dann wurde der Hebel ganz nach vorn geschoben, unser Motorsegler nahm Fahrt auf und ließ nach einer Weile die ganze große Wasserkuppe als kleinen Hügel zurück. Die Rhön lag hingebreitet wie ein weiter grüner Teppich, besetzt mit den roten Flecken der Ortschaften und den dunklen Wäldern. War das da unten Gersfeld? Nein wohl doch nicht. Ich hatte längst die Orientierung verloren. Irgendwo stand ein weiß/rot geringelter Sendemast in der Gegend herum; mein Blick huschte darüber hinweg zu einer Straße die zwischen Feldern und Wäldern ich weiß nicht wohin führte.

Ich bin nicht aus der Gegend, rund um die Wasserkuppe, aber ich

fürchte, selbst wenn ich es wäre, hätte ich auch nicht zu sagen vermocht, was, was war, welche Straße wo endete, welches Flüsschen woher kam und welches Waldstück zu welchem Hügel gehörte. Mir schien, vor allem anderen, das die Navigation wohl das erste sein müsse, was einer lernen sollte, wenn er fliegen will. Mein Pilot kannte sich da ganz gewiss aus, denn er machte einen ruhigen, frohen Eindruck. Jedenfalls schien es mir so.

Zwei Sekunden später war wohl doch nicht mehr alles so in Ordnung mit dem jungen Mann, denn er stellte plötzlich, so mir nichts dir nichts, den Motor ab. War er denn von allen guten Geistern verlassen? Sollten wir elend in den grünenden Auen der Rhön zerschellen? Worauf hatte ich mich da nur eingelassen.

Nun Schreck hin Schreck her, er hatte wohl ehr einige gute Geister gefunden, nämlich solche der Luft, die einem Sprit sparen helfen konnten. Ich war auf etwas drastische Weise daran erinnert worden, dass ich in einem Motorsegler unterwegs war und die Betonung lag jetzt auf der zweiten Hälfte dieses Doppelwortes. Ich schaute auf das Variometer, jenes Instrument, welches die Steig- oder Sinkgeschwindigkeit anzeigt und siehe da, es schlug nach oben aus, zwar nur kurz aber dafür kräftig. Plötzlich kippte der Horizont nach links weg und die Landschaft auf meiner rechten Seite stand beinahe senkrecht als präsentiere sie sich zur besseren Betrachtung. Wir legten uns also in eine Kurve und das Variometer log mir etwas von drei Meter steigen in der Sekunde vor und der Wind rauschte ver-

schwörerisch dazu. Drei Meter in der Sekunde! Niemals? Ich musste mich belehren lassen, dass so etwas durchaus normal war, aber ein kleines Wunder war es doch; jedenfalls für mich. Man stelle sich vor, jedes Mal, während ich Zweiundzwanzig sagte, stieg ich wieder um drei Meter höher. Faszinierend. Und unter mir drehte sich die Rhön wie auf dem Teller einer Mikrowelle.

Freilich, theoretisch konnte ich mir das alles schon erklären: warme, aufsteigende Luft und so weiter ja doch. Aber an jenem Tag erlebte ich die Praxis, fühlte ich die Kräfte die im Physikunterricht so langweilig wirkten. Ich war ein Adler, ein Falke, was immer ich wollte.

Fortan hatte das Wort „Himmel“ eine andere Bedeutung für mich. Es bekam etwas Vertrautes, Freundliches; es war mir auf eigentümliche Weise näher gerückt, fassbarer wohl, fühlbarer, weniger abstrakt.

Dieser Himmel spannte sich um mich und nicht mehr nur über mir, nahm mich auf und trug mich fort bis dicht unter die Wolken.

Der da neben mir saß, kannte das schon, lachte und plauderte munter drauflos, froh vielleicht, wieder einen in dieses Reich geführt zu haben, einer mehr, für den Flugzeuge nicht einfach nur Lärm erzeugen sondern die tollste Erfindung der Menschheit sind.

Das alles dauerte nur eine gute halbe Stunde und ein Adler oder Falke bin ich dabei nicht geworden, aber ich weiß jetzt was für ein schönes Leben diese Vögel haben: Sie brauchen

sich, wenn sie fliegen wollen, nicht irgendwo anzustellen, sie breiten nur ihre Flügel aus und heben ab. Einfach so. Uns Menschen sind da doch einige Grenzen gesetzt; die einen von der Natur, die anderen von der Physik und wieder andere haben wir selber erfunden. Diese letzten Grenzen sind manchmal die höheren von allen, sie kosten oft die meiste Kraft und mancher überwindet sie nie.

Als das Fahrwerk mit einem leichten Ruck wieder auf der Piste aufsetzte beschlich mich ein Gefühl der Wehmut: Die Erde hatte uns wieder ganz und gar, mit all ihrer Schwerkraft die manchmal besonders spürbar auf unseren Schultern lastet.

Ich bedankte mich bei dem freundlichen Piloten und er lächelte mir zum Abschied zu. Ich weiß jetzt auch warum: Wir ahnten beide, dass ich nicht das letzte Mal dort oben gewesen bin, in jenem Reich zwischen den Winden. Ich würde ganz gewiss wiederkommen, denn ich hatte jetzt ein Visum für den Himmel.



IMPRESSUM

vi.S.d.P.: Susanne Zenkert

Postillon: Martin Schubert, Eisenach

Redaktion:

Förderverein Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e.V.,
Am Flugplatz, 99819 Höselsberg-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

Kleine Löbergasse 4

99817 Eisenach

Telefon: (0 36 91) 88 59 90

Internet: www.agentur-sp.de

ISSN 2699-4984

Ihr Luftpostillon
Martin Schubert