

LUFT POST

AUSGABE 02/20



UM HAARESBREITE...

1. PILOTENSTAMMTISCH BEI AVIEUR

FLUGZEUGINSTRUMENTE

DER GESCHWINDIGKEITSMESSER

LAUTLOS

ÜBUNG DER BUNDESWEHR

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT



Wer von Ihnen die Luftpost – die Zeitung des Förderverein Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e.V. – schon das eine oder andere Mal gelesen hat, der weiß, dass sie kein Blatt für Lufthanseaten ist sondern eher die allgemeine Luftfahrt im Blick hat, die im englischen General Aviation (GA) genannt wird. Das ist, schlicht gesagt, die private Fliegerei, die hauptsächlich auf unserem Verkehrslandeplatz stattfindet. Sie werden hier keinen Airbus bewundern können und auch keine riesigen Frachtmaschinen. Hier ist alles etwas kleiner aber ob es dadurch auch ruhiger zu geht, das überlassen wir Ihrer Beobachtungsgabe. Natürlich gibt es ab und an auch mal den Einen der sich über den Anderen ärgert, das soll in den besten Familien vorkommen. Und da wären wir auch schon beim Thema. Es gibt auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel Menschen,

die sich wünschen, das alle an einem Strang ziehen, sozusagen eine große Familie werden, mit allen Unterschieden im Einzelnen, aber doch sozusagen unter einem Dach. Dazu muss man sie nur zusammen bringen. In diesen Corona-Zeiten ein schwieriges Unterfangen. Dass es Einer trotzdem versucht können Sie in „**Um Haaresbreite**“, nachlesen.

Sicher haben Sie schon einmal versucht, die Flugzeuge auf dem Kindel zu fotografieren und haben dabei feststellen müssen, dass es gar nicht so einfach ist spektakuläre Aufnahmen von den Maschinen zu machen. Über einen, der das perfekt kann, hat Sigrid Andersen ein Buch geschrieben. In „**Für Sie gelesen**“, stellen wir es Ihnen vor.

Mitte Juli ging etwas Ungewöhnliches auf unserem Verkehrslandeplatz vor. Ihr „Luftpostillon“ hat

keine Mühen gescheut und für Sie recherchiert und Interessantes herausgefunden. Lesen Sie „**Lautlos**“, um mehr zu erfahren.

Vielleicht fragen Sie sich, wie die Geschwindigkeitsmessung bei Flugzeugen funktioniert. In „**All you need is Speed**“, machen wir den Versuch einer Erklärung.

Bleibt uns nur zu wünschen, dass wir Alle gesund bleiben und im Frühjahr das Glück haben, uns im „Propeller“ zu begegnen, bei einem Eis oder einem Kaffee, was auch immer. Denn, gerade für unsere Gastronomen ist dies eine sehr harte Zeit.

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



UM HAARES- BREITE...

...hat René Pilz, der Manager von AVIEUR, es doch noch geschafft, den 1. Pilotenstammtisch durchzuführen. Das Zeitfenster dafür war nur wenige Tage offen und die Genehmigung für die Veranstaltung stand bis zuletzt auf der Kippe. Das zerrt an den Nerven, wie mir René Pilz am Tag des Stammtisches freimütig eingestand. Dieser Pilotenstammtisch ist, so kann man mit Fug und Recht sagen, eine Herzensangelegenheit des Venue-Managers. Er kommt durch seine berufliche Tätigkeit viel auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel herum vom Hangar bis in die verschiedenen Büros. „Da trifft man eine Menge Piloten und

stellt fest, dass da viele richtig sympathische Leute dabei sind, nur kennen die sich untereinander kaum.“, erzählte er mir. Das, meint er, müsse man ändern. Der Pilotenstammtisch soll also eine Veranstaltung werden, die die verschiedensten Piloten, seien es Ultraleicht-, Segel- oder Motorflieger zusammenbringt zum Fachsimpeln oder Erfahrungsaustausch, einfach nur zum Kennenlernen und zur Weiterbildung. Denn es ist geplant, vor einem solchen Stammtisch, immer jemanden zu finden, der einen Vortrag zu einem fliegerischen Thema hält.

Dafür wurde innerhalb der großen Halle von AVIEUR ein, durch Glasscheiben abgeteilter Raum, geschaffen und mit Steh- als auch Sitzmöbeln ausgestattet. Diese „Aviator-Lounge“ soll, auch wenn keine Veranstaltungen geplant sind, als Treffpunkt dienen für Leute die sich für die Fliegerei interessieren, so wie AVIEUR sich das auf die Fahnen geschrieben hat.

Es gehört eine Menge Optimismus und Hartnäckigkeit dazu, ein solches Vorhaben während eines Lock-Downs, der viele Firmen und Privatpersonen an den Rand des Ruins treibt, durchzuziehen. Was



Wunder, dass mir dabei der alte Lutherspruch: „Und wenn ich wüsste dass morgen die Welt unterginge, so würde ich doch heute noch mein Apfelbäumchen pflanzen.“, durch den Kopf ging. Der hing bei meiner Oma an der Wand und ich habe ihn als Kind nicht so recht verstanden. Heute weiß ich etwas mehr über das „Prinzip Hoffnung“. Und hoffen konnte René Pilz nur, als er sein Hygienekonzept einreichte und den Stammtisch vorbereitete. Er ging dabei sehr vorsichtig vor, würde es doch Niemandem nützen, wenn er einer großen Menge von Einladungen, eine genauso große Menge von Absagen folgen lassen müsste.

Und so wird sich vielleicht der Eine oder Andere Pilot fragen, warum er denn nicht angesprochen wurde. Die Gruppe sollte, auch aus hygienischen Gründen, so klein wie möglich gehalten werden und die Einladungen erfolgten, durch die geringe Zeitspanne von der Genehmigung bis zum Termin (faktisch 1 Tag) äußerst kurzfristig. Es sind halt schwierige Zeiten. Das für den Herbst geplante Fly-In musste schließlich auch abgesagt werden, weil namhafte Aussteller keine Möglichkeit zur Teilnahme sahen. Man muss bedenken, dass Piloten mit ihren Flugzeugen aus dem ganzen Land angereist wären, um

dann enttäuscht zu werden. Dann besser kein Fly-In und keine Gäste die sich betrogen sehen könnten. AVIEUR hat bereits einen guten Ruf, den man natürlich nicht riskieren konnte. Dabei hätte es so schön sein können. Alle waren bereit zu helfen. Der Luftfahrtverein, Dädalus Fallschirmsport, der Propeller, die Flugplatzgesellschaft und noch einige mehr hatten bereits ihre Unterstützung zugesagt und mehr konnte sich AVIEUR nicht wünschen. Die Absage mag enttäuscht haben, aber sie war das kleinere Übel. Doch die große Hilfsbereitschaft durch Nutzer des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel wird René Pilz,

trotz der Enttäuschung, gut getan haben, ist sie doch der Beweis, dass er mit seinem Konzept, alle auf dem Flugplatz zusammenzubringen, auf dem richtigen Weg ist.

Deswegen war die Gruppe, die sich am 29. Oktober in der Aviator-Lounge traf so klein. Jeder musste seine persönlichen Daten – Name, Anschrift usw. – hinterlassen und bekam ein kleines Gerät ausgehändigt, welches für den nötigen Abstand sorgen sollte. Eine Leihga-

war, ehrlich gesagt, sehr angetan davon wie sie nun fertig aussah. Dominiert von einer großen Leinwand, macht der Raum mit seiner gemütlichen Einrichtung einen, zu Verweilen einladenden, modernen Eindruck. Das Eine oder Andere, wie zum Beispiel die kleine, aus Leihgaben bestehende Luftfahrtbibliothek, wird noch dazu kommen und natürlich müssen dann auch noch die Besucher da sein. Einen kleinen Eindruck konnte man bei diesem Pilotenstammtisch bekom-

René Pilz hat noch so einige Vorstellungen für die er, wie er sagt, brennt. Messen, Fly-Ins mit Campingmöglichkeit für Piloten, Workshops und natürlich Events wie Konzerte und Ähnliches. Die Energie dafür scheint er zu haben. Ob es am Schluss nur Träume waren oder doch Visionen, was einen großen Unterschied macht, wird die Zukunft zeigen, auf die wir alle sehnlichst hoffen. Ich wünsche AVIEUR das Glück dazu, welches ja, wie man sagt, dem Tüchtigen gehört.



be von der Firma Lindig. Es warnt normalerweise in Räumen mit Gabelstaplerverkehr vor ungewollter Annäherung von Fußgängern und lässt sich auf die gewollte Entfernung einstellen. Eine pfiffige Idee, finde ich.

Ich hatte die Aviator-Lounge vorher nur im Bau befindlich gesehen und

men und die Gewissheit, dass da noch Luft nach oben ist. Die Piloten waren sich einig, dass man das unbedingt, in größerem Rahmen und möglichst Corona-arm – von „frei“ wollen wir ja gar nicht reden – wiederholen müsse. Dem kann ich mich nur anschließen.





FÜR SIE GELESEN

„Für Dietmar Plath würden die Leute das Flugzeug auch hochkant stellen“, dieser Satz verstört ein wenig und er sagt etwas über den Mann aus dem er gilt. Er ist hartnäckig, aber auf seine eigene, freundliche Art. Sigrid Andersen hat ein Buch über diesen außergewöhnlichen Mann geschrieben.

Abenteuer Luftfahrt-Fotografie ist gewissermaßen eine Biografie die, dadurch, dass die Autorin den Luftfahrtjournalisten Dietmar Plath, verpackt in die Rahmenhandlung einer Flugreise, selbst über sein Leben berichten lässt, auch eine Autobiografie ist. „Es war mir nie zu weit.“, lau-

tet der programmatische Untertitel des Buches welches ich hier allen Freunden der Luftfahrt, als auch der Fotografie, ans Herz legen möchte.

1954 im niedersächsischen Otterstedt geboren, steckte sich Dietmar Plath während seiner Ausbildung zum Industriekaufmann bei den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen, mit dem „Luftfahrt-Virus“ an. Seine darauffolgende Arbeit als Pressereferent für dieses Unternehmen stellte dann wahrscheinlich die Weichen für sein weiteres Leben. Sigrid Andersen schreibt im Vorwort: „Er ist ein Mensch mit Wurzeln und

Flügeln – ständig unterwegs in fast allen Ländern der Erde und dabei fest verankert in seiner Familie, seinem Heimatdorf.“. Dabei hat er ungefähr 10 000 Stunden in der Luft verbracht, war an Bord von mehr als 260 verschiedenen Flugzeugtypen und hat dabei rund 600 Flughäfen in über 130 Ländern besucht. Er hat dabei Fotos geschossen, die einem anderen kaum möglich gewesen wären, war an Orten die bis dato als unzugänglich galten und war dabei so enorm beharrlich, dass sein Gegenüber bald jeglichen Widerstand einstellte. Er fotografierte fast alles was fliegt und scheute keine Mühen um unge-



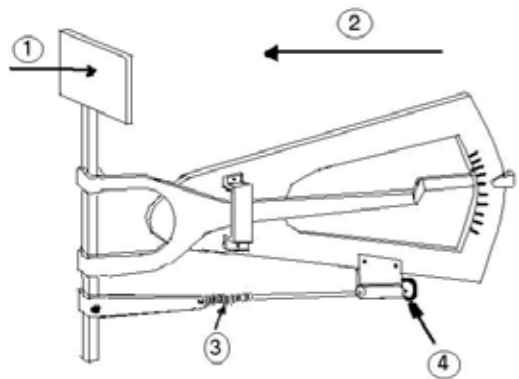
wöhnliche Perspektiven zu erzielen. Mittelmaß ist halt nicht sein Ding. Nur um ein bestimmtes Flugzeug zu fotografieren geriet er 2003 in Kabul beinahe in vermintes Gelände und er lichtete Flugzeuge aus der geöffneten Heckklappe einer Transall ab. Im war nicht nur kein Weg zu weit, sondern auch keine Mühe zu groß und ich könnte hier noch viele Beispiele nennen, aber das will ich ja gar nicht, Sie sollen doch das Buch lesen.

Sie finden den Namen Dietmar Plath nicht nur auf Wikipedia sondern auch im Impressum der Zeitung AERO International deren Chefre-

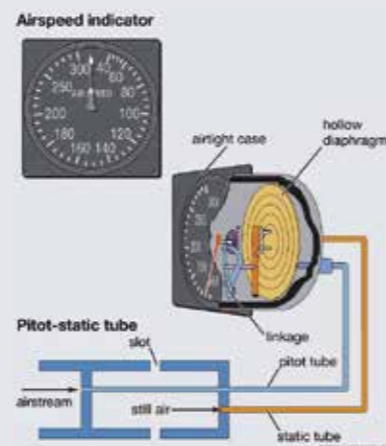
dakteur er war und heutiger Herausgeber ist. Das Buch ist natürlich voller Fotos von Dietmar Plath und schon allein deswegen eine Empfehlung für jeden Luftfahrt-Enthusiasten. Es erschien 2020 im GeraMond Verlag München unter der ISBN Nummer: ISBN 978-3-96453-066-0 und es gehört in jede Luftfahrtbibliothek. Meine ich jedenfalls!



01



02



FLUGZEUG- INSTRUMENTE

Heute: Der Geschwindigkeitsmesser oder „All you need is Speed!“

„Alles was Du brauchst ist Geschwindigkeit!“, der Spruch mag zugegebenermaßen von einem Adrenalin-Junkie stammen, hat aber, wenn man es recht betrachtet, auch einen gewissen Bezug zur Fliegerei. Denn ein Flugzeug muss ja eine bestimmte Geschwindigkeit erlangen, um überhaupt zu fliegen. Nur, wie misst man diese? So wie bei Ihrem Auto ist es ja schlecht möglich, da dort ein fester Untergrund vorausgesetzt wird, der dem Flugzeug spätestens beim Abheben verloren geht. Was uns ganz schnell darauf bringt, dass für ein Flugzeug erst einmal die Geschwindigkeit zählt, mit der es sich durch die Luft bewegt. So, als würden Sie bei Ihrem Auto die Geschwindigkeit des Fahrtwindes messen wollen.

Aber wie? Bestimmt haben Sie, während der Fahrt schon einmal die

Hand aus dem Fenster gehalten und bemerkt, dass der Fahrtwind eine Kraft auf Ihre Hand ausübt. Diese Kraft müsste man doch messen können um daraus, auf die Geschwindigkeit zu schließen. Dieselbe Frage haben sich die frühen Flieger auch gestellt, als sie feststellten, dass die Kenntnis darüber, wie schnell sich ihr Fluggerät durch die Luft bewegt, lebenswichtig für sie war. Sie entwickelten dafür ein einfaches Gerät, welches ihnen eine ungefähre Einschätzung ihrer Geschwindigkeit ermöglichte (Bild 1). Im Prinzip ist es ein Anemometer, ein Wind-Messgerät. (1) stellt die Fläche dar auf die der Wind (2) trifft und damit den Zeiger auslenkt der über eine Messskala gleitet. Die einfachste Konstruktion war eine, beweglich gelagerte, bei Windstille senkrecht hängende Platte, die vom zunehmenden Fahrt-

wind aus dieser senkrechten Lage gedrückt wurde und so über eine Skala die Geschwindigkeit anzeigte. Man findet sie noch heute bei historischen Doppeldeckern wie der de Havilland DH.82 Tiger Moth. Da war dieses einfache Gerät an einer, für den Piloten einsehbaren, Tragflächenstrebe befestigt.

Das Messen des Fahrtwindes ist auch heute noch die Methode auf die man sich in der Luftfahrt verlässt. Allerdings funktioniert diese Messung nun etwas anders. Das Kernstück hierbei ist das Staudruckrohr, im englischen Sprachraum Pitot-Tube genannt. Im Bild 2 sehen Sie das Prinzip eines modernen Geschwindigkeitsmessers. Das Staudruckrohr misst sowohl den statischen Druck, also den Umgebungsluftdruck, als auch den dynamischen Druck der

durch die Vorwärtsbewegung des Luftfahrzeuges, also den Fahrtwind erzeugt wird. Der Fahrtmesser muss nun aus dem Staudruck, dem dynamischen Druck, der vom Pitot-Rohr kommt die richtige Geschwindigkeit ermitteln. Dazu vergleicht er den statischen Druck, also den Umgebungsluftdruck, mit dem Staudruck. Diese Druckdifferenz stellt im Idealfall die korrekte Geschwindigkeit des Flugzeuges dar und soll so am Geschwindigkeitsmesser angezeigt werden. Dafür hat dieser eine druckabhängige Aneroiddose eingebaut die durch den Staudruck ausgedehnt wird und dadurch über eine Feinmechanik letztendlich die Anzeigennadel des Fahrtmessers bewegt. Bild 3 zeigt ein Staudruckrohr an einem modernen Luftfahrzeug und Bild 4 einen typischen Fahrtmesser, der in diesem Fall eine Geschwindigkeit von 110 Knoten anzeigt. Knoten? In der Luftfahrt wird die Geschwindigkeit in Knoten angegeben und ein Knoten entspricht einer Nautischen- oder auch Seemeile pro Stunde. Der Umrechnungsfaktor in km/h beträgt 1,852 und 1 Knoten entspricht somit 1,852 km/h. Als Faustformel kann man Knoten (kt) mal 2 – 10% = km/h heranziehen. Segel- und die meisten Ultraleichtflugzeuge verwenden km/h. Das hat, zumindest in der Segelfliegerei wahrscheinlich historische Ursachen.

Der Fahrtmesser zeigt also an, wie schnell sich das Flugzeug durch die Luft bewegt. Mehr nicht. Da diese sich aber mit steigender Höhe verändert, kann man sich darauf nicht so Hundertprozentig verlassen und deswegen nennt man diese Geschwindigkeit auch nur „Angezeigte Eigengeschwindigkeit“ oder eng-

lich Indicated Airspeed (IAS). Warum das? Mit steigender Höhe verändert sich durch die sinkende Dichte der Luftdruck und die angezeigte Geschwindigkeit sinkt dadurch. Trotzdem bewegt sich das Flugzeug noch genauso schnell durch die Luft denn seine Wahre Eigengeschwindigkeit (True Airspeed) bleibt ja bestehen nur die Anzeige ändert sich. Auf Meereshöhe entsprechen 400 Knoten IAS ziemlich genau 400 Knoten True Airspeed aber in einer Höhe von 85 000 Fuß sind das dann 1600 Knoten True Airspeed (TAS). Ja, so hoch flie-

um 5 Knoten und ein Flugzeug im Sturzflug fliegt vielleicht 200 Knoten IAS legt aber, bezogen auf den Boden, nur eine geringe Strecke zurück. Wer hat gesagt, die Materie wäre einfach? Das waren schon eine Menge Begriffe und Abkürzungen aber seien Sie versichert, es war nur die Spitze des Eisberges. Piloten müssen noch eine ganze Menge mehr davon im Kopf haben. Natürlich helfen moderne Navigationsgeräte, zum Beispiel bei der Ermittlung der Geschwindigkeit über Grund (GS), aber mit ihnen umgehen muss man können.



03



04

gen nur Spionage-Flugzeuge – ich habe bewusst übertrieben. Außerdem ist für die Navigation die Geschwindigkeit über Grund (Ground speed abgekürzt GS) Maßgeblich und die kann sich drastisch von der IAS unterscheiden. 5 Knoten Gegenwind verringern unter Umständen die GS

Am besten wäre es, Sie ließen sich das alles einmal bei einem Rundflug von einem geübten Piloten erklären. Ich quäle Sie ein andermal wieder mit einem Instrument aus dem „Uhrenladen“.



LAUTLOS



Es ist nun schon eine ganze Weile her, dass es auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel etwas ungewöhnliche Aktivitäten gab, die einerseits recht ähnlich denen von Dädalus Fallschirmsport waren, sich aber doch irgendwie davon unterschieden. Ja, es fielen da auch Menschen vom Himmel und ja, sie sprangen auch aus einem Flugzeug, aber sowohl das Flugzeug als auch die Menschen sahen irgendwie anders aus als es die Besucher des Flugplatzes gewöhnt waren. Weniger bunt könnte man sagen. Ob-

wohl – farbig war die Kleidung der Fallschirmspringer auch, wenngleich diese etwas dunkler, gedeckter war. Ja, sehr viel unauffälliger könnte man meinen.

Es war mitten im Juli als ich einen Anruf erhielt, und mir mitgeteilt wurde, fremde Fallschirmspringer fielen auf dem Kindel vom Himmel. Interessant. Ich sattelte das Dienstfahrzeug des „Luftpostillons“, kramte Diktiergerät und Fotoausrüstung zusammen und eilte zum Verkehrslandeplatz. Dem musste ich

schließlich auf den Grund gehen. Direkt neben der Halle der Dädalanten standen Zelte, die eindeutig zur Beherbergung mehrerer Menschen geeignet waren und die Fallschirmspringer trugen Tarnkleidung und ihre Fallschirme waren nicht fröhlich bunt sondern von dem gleichen Grau wie der Himmel an diesem Tag. Fand hier etwa eine militärische Invasion statt? Ich zückte meine Kamera. Doch mein Tun blieb nicht unbemerkt. Eh ich es mich versah, stand plötzlich ein junger Mann im Camouflage Anzug neben mir und

fragte mich wer ich sei und was ich hier täte. Nun, ich saß auf der Bank, auf der ich schon des Öfteren saß wenn ich bei Dädalus Fallschirmsport zu Gast war und hatte somit keine, mir bekannte Grenze überschritten. Das äußerte ich auch und, dass ich der „Luftpostillon“ sei. Der junge Mann wirkte freundlich und meinte, er müsse seinen Vorgesetzten fragen, wie hier zu verfahren sei. Sie ahnen es, liebe Leser, ich war in eine Übung der Bundeswehr geraten und deren Treiben war natürlich der Geschäftsführung des Ver-

kehrslandeplatzes Eisenach-Kindel als auch Dädalus Fallschirmsport bekannt, die ja in jenen Tagen Ihr Gelände mit der Bundeswehr teilten. Also Nichts mit geheimnisvoll und schon Garnichts mit Invasion. Und wenn ich ganz ehrlich bin, habe ich den Tipp auch von der Geschäftsführung des Verkehrslandeplatzes bekommen und also gewusst, was mich erwartet. Aber mein recht unbedarftes Herangehen an diese Materie brachte mir ein sehr angenehmes Gespräch mit einem Vertreter der „Freifaller“ der Luftlande-

brigade 1 der Bundeswehr ein. Den Namen des freundlichen Mannes sollte ich mir nicht merken und mit militärischen Dienstgraden kenne ich mich nicht aus, er könnte aber mindestens Leutnant gewesen sein, da will ich mich nicht festlegen.

Die Bezeichnung Luftlandebrigade sagt ja schon etwas über deren Zweck aus. Wer diverse Filme gesehen hat, aus dem Zweiten Weltkrieg oder danach, weiß was eine Luftlandebrigade tut. Der Absprung aus großer Höhe um in oder hinter

die feindlichen Linien zu gelangen. Das kennt man. Nur, dass es heute ein wenig anders aussieht als vor über siebzig Jahren. Die Technik der Fallschirme hat Fortschritte gemacht und die Hilfsmittel der Soldaten natürlich auch. Die Techniken der Springer tun das ihre um diese kilometerweit zu tragen und so Strecken lautlos zurückzulegen von denen ihre Großväter nicht einmal zu träumen wagten. Die Fallschirme ähneln denen der Skydiver von Heute, sind also mehr Gleit- als Fallschirme, ihre Fläche ist nur etwas

Dabei muss auch die Bundeswehr die Kosten im Auge behalten. Es wäre nicht effizient eine Transall oder gar den neuen Airbus A400M als Absetzflugzeug für die Springer zu verwenden und so fiel die Wahl auf die wesentlich kleinere und vielleicht etwas pummelig wirkende, aus polnischer Produktion stammende, PZL M28 Skytruck. Das Flugzeug verfügt über STOL Eigenschaften, kann also auf kurzen Pisten starten und landen (Startstrecke 325m), zwischen 12 und 19 Personen befördern, hat eine Spannweite von 22,06m und

zeug im Juli auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel beobachtet haben. Die Bundeswehr hat das Flugzeug geleast und es ist, so meine Informationen nicht inzwischen überholt sind, in Magdeburg stationiert. Die Kabine der M28 ist recht niedrig und so können die Springer nur gebückt darin stehen, was verständlicherweise, bei dem Gewicht das die Soldaten mitschleppen, etwas auf die Wirbelsäule geht. Demgegenüber verursacht der Heckausstieg weniger Turbulenzen als der Seitliche bei zivilen Absetzflugzeugen.



größer und dadurch sind sie etwas behäbiger im Handling. Kunststücke um eventuelle Zuschauer zu beeindrucken sind auch nicht gefragt. Es geht ehr um Präzision, schließlich muss man ja das Zielgebiet erreichen. Und das muss halt geübt werden wie so vieles im Leben.

eine Länge von 13,1m und mit seinen zwei Propellerturbinen vom Typ P&W PT6A-65B mit je 809kW (1100 PS) kommt es auf eine Reisegeschwindigkeit von 244 km/h und seine Konstruktion basiert auf der Antonow AN-28. Das wollten vielleicht Einige schon länger wissen, die das Flug-

Was genau wurde denn nun geübt auf unserem Verkehrslandeplatz? Natürlich erst einmal das Abspringen aus einem Flugzeug. Auch wenn die Soldaten keine Anfänger sind und schon oft gesprungen sind, muss so etwas immer wieder trainiert werden damit es im „Ernstfall“

so reibungslos wie möglich klappt. Das Zielgebiet treffen sollten sie natürlich auch und so gab es am Boden auch einen Zielkreis. Aber der Kindel war nicht die einzige Landezone bei dieser Übung. Mir wurde erklärt, dass der Freifall eine „Verbringungsart“ sei, das heißt, dass hier Etwas von A nach B transportiert wird, nämlich Einsatzkräfte in ein Zielgebiet. Dieses Zielgebiet ist den Soldaten weitestgehend unbekannt. Sie haben vielleicht schon einmal ein paar Luftaufnahmen davon gesehen, kennen aber die De-

ankamen. Und weil das ja nun für Profis etwas zu einfach sein könnte wurden einige der Absprünge bei Dunkelheit ausgeführt. Das klingt eigentlich alles ganz simpel, ist aber eine Aufgabe die äußerste Präzision verlangt. Da muss nicht nur jedes Teammitglied genau wissen was es wann zu tun hat, sondern es muss sich auch einer auf den anderen verlassen können. Man nennt das, glaube ich Disziplin. Dazu kommt, dass die Luft keine Autobahn ist. Unsere Atmosphäre hält für jeden der sich in ihr bewegt gerne ein

Und warum tun sie das überhaupt? Wozu ist eine Armee gut? Ganz einfach – sie soll unser Land schützen. Und darauf sollen wir uns auch verlassen können. Solange diese Welt ist wie sie ist, können wir nicht auf die Bundeswehr verzichten, auch wenn das der eine oder andere nicht so sehen mag. Und weil das einige Zeitgenossen anders sehen, nannte ich hier auch keine Namen und sind auf den Fotos auch keine Gesichter zu erkennen. Aber ein bisschen betroffen macht mich das schon.



tails des Terrains nicht. Also sprangen sie, sagen wir einmal in der Nähe des Kindels, ab, um bei Oberhof oder auf dem Truppenübungsplatz bei Ohrdruf zu landen. Dabei musste die Gruppe zusammengehalten werden damit alle Mitglieder so zeitgleich wie möglich dort

paar Überraschungen in Form von Turbulenzen und plötzlich wechselnden Winden bereit, von Niederschlägen und niedrigen Wolken gar nicht zu reden. Deswegen müssen die Soldaten das so oft wie möglich trainieren. Deswegen waren sie auf dem Kindel.



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