

FÖRDERVEREIN
VERKEHRSLANDEPLATZ EISENACH-KINDEL E.V.



AUSGABE 03/19



TANK-STOPP
DIE TANKSTELLE DER FLUGZEUGE

„JUGEND FLIEGT“
JUGENDLAGER DER LUFTSPORTJUGEND

FLY-IN
SHOWROOM FÜR LUFTFAHRT-PRODUKTE

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT



Sicher haben Sie das Flugzeug auf dem Cover unserer Zeitung gesehen. Es handelt sich dabei um eine Beech 18, also ein historisches Flugzeug und deswegen habe ich dem Foto auch eine gewissermaßen historische Anmutung gegeben. Aber es ist nicht irgendein Flugzeug. Es befindet sich nämlich nicht in einem Museum sondern es ist flugfähig und in bestens gepflegtem Zustand und es ist, und darauf will ich hinaus, in Privathand. Ich habe es bewusst auf die Titelseite der „Luftpost“ gestellt, weil

ich glaube einen gewissen Trend, was die Erhaltung von historischem Fluggerät betrifft, zu erkennen. Diese wundervoll restaurierte Beech 18 steht im Hangar von AVIEUR hier auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel und gehört Sven Schlothauer. Die „Luftpost“ berichtete darüber wie sie nach Eisenach kam und über ihre Restaurierung.

Vor nicht allzu langer Zeit hat die Deutsche Lufthansa AG die finanzielle Unterstützung für die Ju 52 der

Deutschen Lufthansa Berlin Stiftung eingestellt. Das ist sehr bedauerlich und bedeutet, dass die D-AQUI nie mehr fliegen wird – ich weiß, dass sie auch hier in der Region ihre Liebhaber hatte. Es mag technische Gründe dafür geben. Aber, und das ist das zuvörderst traurige daran, es dürften auch in der Hauptsache Finanz-Technische Gründe sein. „Unsere“ Ju wird in einem Museum enden als statisches Ausstellungsstück. Keine Behörde, kein Unternehmen, keine andere staatliche Stelle kann



oder will sich den Betrieb dieses Flugzeuges noch leisten. Ein ähnliches Schicksal scheint der „Breitling Constellation“ beschieden zu sein. Wenn es nicht noch einige andere Enthusiasten im In- und Ausland wie eben Sven Schlothauer gäbe, die sehr viel Geld für die Erhaltung fliegender Legenden ausgeben – wozu sie von niemandem außer sich selbst gezwungen werden - dann sähe es noch düsterer aus um unsere lebendige Technik-Historie. Die „rechnet“ sich eben nicht.

Die „Luftpost“ rechnet sich übrigens auch nicht, da wir sie kostenlos anbieten. Finanziert wird sie von Holger Schade und der macht das freiwillig. Warum wohl, wenn nicht aus Leidenschaft?

Lesen Sie in dieser Ausgabe was Flugzeuge so tanken, wie Jugendarbeit aussehen kann, über den Erfolg eines Fly-Inn und wie das wirklich Böse über unseren Köpfen lauert.

Viel Spaß beim Lesen unserer neuen Luftpost wünscht Ihnen Ihr „Luftpostillon“ Martin Schubert



TANK-STOPP

Einige von Ihnen, die unseren Verkehrslandeplatz vielleicht öfter einmal besuchten, werden ab und an Flugzeuge beim Tanken beobachtet haben. Und eventuell fragen Sie sich: „Was tanken die da eigentlich?“. Na Flugzeugbenzin wird mancher leichtthin antworten und auf die Frage, was das denn sei, vielleicht die Schultern zucken. Und weiterhin werden Sie fragen, wieso es da zwei Tankstationen und weiter rechts noch so einen kleinen Hänger gibt mit einem Tank und einer dazugehörigen Säule darauf. Super, Super plus und Diesel?

Das wäre gar nicht mal so verkehrt. Wobei man das natürlich präzisieren muss. **AvGas 100 LL** steht an der ei-

nen Tankstation und dort tanken die allermeisten Flugzeuge mit Verbrennungsmotor. Wenn Sie jetzt vermuten, dass die 100 die Oktanzahl des Kraftstoffes angeben, dann liegen Sie richtig. Ich habe mir sagen lassen, dass zuweilen Rallye-Fahrer auf dem Kindel auftauchten, um sich ein paar Liter von diesem „Saft“ zu holen. Ob er ihnen den Sieg gebracht hat entzieht sich meiner Kenntnis aber er dürfte doch zumindest einen gewissen Placebo-Effekt gehabt haben. AvGas steht englisch für Aviation Gasoline also Flug-Kraftstoff. LL bedeutet Low Lead also Blei arm und ist damit geringer verbleit als AvGas 100 ohne dieses Kürzel. Die meisten älteren Motoren, zum Beispiel die amerikanischen Lycoming oder Continental,

benötigen wegen ihrer hohen Kompression noch einen gewissen Bleianteil. Zu all dem kommen im Flugzeugbenzin noch Zusätze wie Butan oder Isopentan, die zur Einstellung des sogenannten Dampfdruckes dienen. Der Dampfdruck ist sozusagen der Umgebungsdruck unterhalb dessen eine Flüssigkeit bei konstanter Temperatur in den gasförmigen Zustand übergeht. Diese Zusätze verhindern also, dass sich im Flugbenzin in größeren Flughöhen und somit geringerem Luftdruck, Gasblasen bilden, die zum Motorstillstand führen könnten was ausgesprochen fatal enden würde. Das ist also, in groben Zügen, „Flugbenzin“.



An der Station links neben der AvGas-Säule steht Jet A-1 und das wird im allgemeinen Kerosin genannt. Kerosin wird in Flugzeugturbinen verbrannt und somit auch in Propellerturbinen. Also zum Beispiel im Triebwerk der Cessna 208B, der Absetzmaschine von Dädalus Fallschirmsport. Kerosin ist, sorgfältig raffiniert leichtes Petroleum also Diesel. Um diesen luftfahrttauglich zu machen, muss ihm noch einiges beigemischt werden. Diese Additive verhindern, dass er sich unkontrolliert entzündet, sich Ablagerungen in den Turbinen bilden oder der Kraftstoff sich statisch auflädt. Am wichtigsten sind wohl die Beimischungen die verhindern, dass das Kerosin vereist. Die Lufttemperatur in großen

Flughöhen (ca.10Km) liegt oft unter -30 Grad Celsius und die Diesel-Fahrer unter Ihnen werden das „Winterproblem“ von Diesel kennen. Kerosin zündet also spät, bleibt bei niedrigen Temperaturen flüssig, und verbrennt fast ohne Rückstände. Was bleibt ist zum einen Wasser und zum anderen, Kohlendioxid.

Vielleicht ist jemandem schon einmal ein Leichtflugzeug aufgefallen welches keine Turbine hat sondern, dem Geräusch nach, einen Kolbenmotor. Und doch tankte es an der Jet A-1 Säule. Die Erklärung ist ganz einfach: Dieses Flugzeug hat einen Dieselmotor. Ja, so etwas gibt es inzwischen auch.

Und ganz rechts da steht das „U-Boot“. Jedenfalls wird die Tanksäule die samt dazugehörigem Tank auf einen kleinen Hänger montiert ist, wahrscheinlich wegen ihrer Form, so genannt. Auf der Säule steht drauf was drin ist, nämlich Super bleifrei. Da der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel ein Flugplatz ist und Autos dort eher selten sind, fragen Sie sich vielleicht, wozu diese Tanksäule denn gut ist: Da tanken die meisten Ultraleicht-Flugzeuge, die sehr oft mit modifizierten Automotoren angetrieben werden.

Wenn Sie sich die Fotos ansehen, wird Ihnen das Uhr-ähnliche Gerät aufgefallen sein. Dabei handelt es sich um eine analoge Tankuhr, auf der die

gezapfte Menge Kraftstoff abgelesen werden kann und da Kontrolle besser sein soll als Vertrauen, befindet sich vor dieser Uhr eine Kamera die deren Anzeige in den Turm zum Flugleiter überträgt. Der muss schließlich Buch führen und natürlich kassieren. Tanken dürfen die Piloten, genauso wie Sie, selber. Vielleicht ist jemandem auch aufgefallen, dass die Piloten vor dem Tanken ein Kabel von einer Trommel abrollen und mit dem Flugzeug verbinden. Das ist das Erdungs-

Ich weiß, dass sich die Meinung, Flugkraftstoffe seien steuerfrei, hartnäckig hält. Das mag im internationalen Flugverkehr durch entsprechende Abkommen zwischen den Staaten auch noch so sein, aber für die allgemeine Luftfahrt gilt das nicht. Dort werden, wie an jeder anderen Tankstelle, sowohl die Mineralölsteuer als auch die Mehrwertsteuer erhoben. Der Liter AvGas 100 LL kostet zurzeit ca. 2,34€, der Liter Jet A-1 2,08€ und der Liter Super-Plus

Vielleicht wird es irgendwann eine Ladesäule für Elektroflugzeuge geben oder eine Wasserstoff-Station für Solche mit Brennstoffzelle oder eben eine für synthetische Kraftstoffe. Geforscht wird an all diesen Technologien aber wann und in welchem Maße sie in die Praxis überführt und Normalität werden steht noch etwas in den Sternen. Auf einer Veranstaltung von AVIEUR habe ich mit Volker Krane, dem Managing Direktor von Zeta-Aviation, gesprochen und der war zumindest zuversichtlich was



ERDUNGSKABEL

kabel welches elektrostatische Entladungen und die damit verbundene Funkenbildung verhindern soll. Man sollte nur nicht vergessen, es nach dem Tankvorgang wieder zu entfernen. Eine Beschädigung der Tankanlage oder des Flugzeuges durch ein vergessenes Erdungskabel könnte sehr gefährlich werden.

1,77€. Das schwankt natürlich mit dem Mineralölpreis. Dass die Freiheit über den Wolken grenzenlos sei ist also nur ein frommer Wunsch und spätestens am Boden hört sie ganz gewiss auf.

die Ausstattung von Leicht- und Ultraleichtflugzeugen mit Elektroantrieben betrifft. Das Problem ist das Gewicht der Akkumulatoren und natürlich müssten auch die Ladezeiten der Energiespeicher stark verkürzt werden. Zeta-Aviation vertreibt die Flugzeuge von Flight Design, die hier auf dem Verkehrslandeplatz Ei-

senach-Kindel endmontiert werden, und Herr Krane betonte die Zusammenarbeit mit der Firma SIEMENS, durch welche das Batterieproblem für Elektro-Leichtflugzeuge bald gelöst sein sollte. Wir dürfen also gespannt sein.

Die Firma Zeroavia aus Kalifornien hat einen Brennstoffzellenantrieb für Flugzeuge entwickelt mit dem in wenigen Jahren kleinere Maschinen emissionsfrei fliegen sollen. Zeroavia hat eine Piper M-Class mit einem

Die synthetischen Kraftstoffe sollen zumindest co2 neutral sein, denn mit Hilfe von Elektroenergie, die dann aus Wind- oder Solaranlagen kommen müsste, soll bei ihrer Herstellung genauso viel co2 der Atmosphäre entzogen werden, wie später bei der Verbrennung entsteht. Also ein Nullsummenspiel. Momentan ist synthetischer Kraftstoff allerdings dreimal so teuer als der aus Mineralöl. All diese Antriebsarten warten noch mit einigen Problemen auf, was zum Beispiel Herstellung, Lagerung und

PIPER M-CLASS MIT BRENNSTOFFZELLE



BLEIBT UNS NUR ZU HOFFEN, DASS DIESE FORSCHUNGEN IN ABSEHBARER ZEIT ZUM GEWÜNSCHTEN ZIEL FÜHREN.

ES IST WENIGER ALS FÜNF VOR ZWÖLF.

Startgewicht von zwei Tonnen und Platz für sechs Personen mit solch einem Antrieb ausgestattet und befindet sich damit in der Testphase. Die Firma denkt an Flugzeuge für bis zu 20 Passagiere und Strecken bis zu 800 Kilometern und hofft diesen Hybridantrieb bis 2022 auf den Markt zu bringen.

Entsorgung betrifft. Nur wenn diese Probleme gelöst werden, sind diese Energiespender eine Alternative. Geforscht wird inzwischen überall.



„ALSO, WAS SOLL AUS MIR WERDEN...“

... sang vor über dreißig Jahren die Stern Combo Meißen und stellte damit die Frage, die sich wohl die meisten Jugendlichen eines Tages stellen und die sich schon so viele vor ihnen gestellt haben. Die Richtungen der Wege waren dann aber meist dem Zufall überlassen und so manche Abzweigung wurde, oft aus Unkenntnis, übersehen. Wie soll man also werden, was oder wer man einmal sein wird? Erst einmal die Angebote ansehen, die Möglichkeiten checken? Die müsste man dann aber auch kennen.

Genauso dachte man auch bei der Luftsportjugend des DAeC (Deutscher Aero Club) der, wie die meisten Vereine, Firmen und Industriezweige Nachwuchssorgen hat. Unter dem Motto „Jugend fliegt“ veranstaltete diese vom 4. Bis 10. August 2019 das erste Jugendlager der Luftsportjugend Deutschland auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel.

Ich hatte Gelegenheit mit **Kjell Hauke Buchholtz**, einem der maßgebenden Koordinatoren dieses Jugendlagers, zu sprechen und der erklärte mir, dass die Idee eines solchen Jugendlagers eigentlich nicht neu ist und solche schon seit sieben- und dreißig Jahren in der Schweiz durchgeführt werden. Dort haben diese Veranstaltungen großen Erfolg und so mancher Jugendliche der diese besuchte, arbeitet heute in der Schweiz in einem Luftfahrtberuf. Zeit also, dieses Muster nach Deutschland zu importieren. Da traf es sich gut, dass Vertreter der deutschen Luftsportjugend während der AERO in Friedrichshafen mit Sven Schlothauer, dem Mann hinter AVIEUR, zusammentrafen und er ihnen seine große Halle als Veranstaltungsort auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel anbieten konnte. Und ich hörte nicht zum Ersten Mal, dass Eisenach durch seine zentrale Lage

in Deutschland geradezu ideal für solche Unternehmungen sei.

Was erwartete nun die ungefähr dreißig Jugendlichen aus fast allen Teilen Deutschlands, die die Zeit und die Lust zu diesem Lager aufbrachten? Natürlich wurde auch geflogen. Ein Motorsegler stand sowohl als Schulungsobjekt als auch als Schleppmaschine für ein Segelflugzeug zur Verfügung und es hätte, nach Meinung der Teilnehmer ruhig mehr davon sein können, denn abgesehen vom Ballonfahren gab es nicht viele Angebote der realen Fliegerei. Sicher oder ganz bestimmt eine Geldfrage. Dafür erhielten die Jugendlichen Einblicke in die verschiedensten Luftfahrtberufe denn Luftfahrt ist mehr als fliegen. Zum Beispiel: Fluggerätemechaniker Fachrichtung Triebwerkstechnik. Das kann man lernen. Wo? Ganz hier in der Nähe bei N3 am Erfurter Kreuz. N3 hatte einen Infostand im

Jugendlager. Es gab eine ganze Menge Vorträge die die 14 bis 17 jährigen erst einmal verarbeiten mussten. Natürlich stellte sich die Bundespolizei vor, der Deutsche Wetterdienst, die Bundeswehr, die Motorflugschule Egelsbach und die Deutsche Flugsicherung und noch so einiges mehr - auch über die Allgemeine Luftfahrt und alle Facetten des Luftsports.

Praktisch gearbeitet wurde natürlich auch. Denn wer sich eines Tages in die Luft erheben will, muss erst einmal wissen, warum ein Flugzeug überhaupt fliegen kann. Vom Papierflieger-Basteln mit anschließendem Wettbewerb über das Herstellen eines Balsa-Gleiters bis zur flugfähigen Mo-

dellrakete. Vielleicht entdeckte dabei so mancher seinen Hang zur Akribie, eine Eigenschaft die in fast allen Luftfahrtberufen Voraussetzung ist.

Die Jugendlichen kamen aus fast ganz Deutschland und das Lager sollte ihnen einen Einblick in die Vielfalt der Luftfahrt geben. Geplant ist, dass sie danach zu Hause in die ansässigen Vereine gehen und ihre Kenntnisse in der Praxis sammeln. Die Hoffnung ist, dass sie einen Weg in die Fliegerei, gleich welcher Sparte, finden werden und Begeisterung entwickeln für „die Kunst des Vogelflugs“ wie es Otto Lilienthal einmal so schön sagte. Einige schienen mir schon angesteckt vom Flugvi-

rus, denn ich konnte erleben, wie sie Sven Schlothauers Vortrag über seine Beech 18 gespannt lauschten.

Der Anfang ist gemacht und vom 2. bis 8. August 2020 soll das zweite Jugendlager „Jugend fliegt“ stattfinden. Wieder in Eisenach auf dem Verkehrslandeplatz und wieder bei AVIEUR. Wenn es dann mehr Teilnehmer wären, sagen wir so 50 bis 60, dann wäre das schon toll. Vielleicht könnten auch mehr Firmen und Vereine vom Kindel für Demonstrationen gewonnen werden und davon könnten ja beide Seiten profitieren, so dass sich das Motto von „Jugend fliegt“ bewahrheitet, welches da lautet: „Wir sind die Zukunft.“



FLY-IN



AVIEUR
THE EUROPEAN AVIATION SHOWROOM



Über AVIEUR hat die Luftpost schon des Öfteren berichtet und für jene Leser, die mit diesem Begriff nichts anfangen können, sei gesagt: AVIEUR ist eine Unternehmung von Sven Schlothauer und begreift sich als ein Showroom Konzept welches Herstellern der General Aviation, also der Allgemeinen Luftfahrt, einen Raum gibt ihre Produkte zentral in Europa zu präsentieren. Das betrifft, zum Beispiel die ganze Palette der Avionik, also der Flugzeuginstrumente vom Höhenmesser bis zu komplexen Multifunktionsgeräten mit kombinierten Anzeigen von Flugzuständen über Motorkontrollen bis zu GPS mit Karten und Luftraumdarstellungen und Autopiloten. Es präsentieren sich nicht nur die entsprechenden Firmen wie GARMIN, AVIDYNE oder Bose sondern auch jene die diese Produkte vertreiben wie SKYFOX. Natürlich sind auch die Lieferanten von

Kartenmaterial und anderen Unterlagen für die Luftfahrt, sei es Analog in Papierform oder Digital, wie die Firma JEPPESEN vertreten. Die auf dem Verkehrslandeplatz ansässigen Hersteller von Flugzeugen und Gyrokoptern ROTORVOX und FLIGHT DESIGN stellen natürlich auch ihre Erzeugnisse aus. Diese Aufzählung erhebt nicht im Mindesten den Anspruch auf Vollständigkeit und alle Ungenannten mögen mir verzeihen.

AVIEUR gibt es seit mindestens 2016 und die Veranstaltungsfläche ist die große Halle links neben dem Flugplatzhangar, die eine Hinterlassenschaft der Chinesen ist, die hier einmal Hubschrauber bauen wollten.

Am 21. September 2019 fand das letzte FLY-IN statt und es war aus Sicht der „Luftpost“ ein voller Erfolg. Fast 60

Flugzeuge gaben als Grund für ihre Landung auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel an zum FLY-IN von AVIEUR zu wollen. Natürlich ist bei dem Entschluss zu solch einer Veranstaltung zu fliegen das Wetter ein wichtiger Faktor und das stimmte an diesem Tag und die Flugleitung hatte vollauf damit zu tun die Maschinen an die richtigen Parkpositionen zu schicken.

Bleibt zu hoffen, dass AVIEUR auch weiterhin erfolgreich mit diesem Konzept ist, welches ja nachweislich den Bekanntheitsgrad unseres Flugplatzes steigert und die erhöhten Flugbewegungen mögen zwar schweißtreibend für die Flugleiter sein, aber sie sind natürlich gut für die Einnahmen. Der „Luftpostillon“ wünscht Sven Schlothauer jedenfalls alles Gute für seine nächsten Unternehmungen.

CHEMTRAILS

oder „Das Böse ist immer und überall.“

Haben Sie schon einmal etwas von Chemtrails gehört? Wenn nicht, dann können Sie sich glücklich schätzen, denn sie schlafen dann wahrscheinlich noch ruhig. Ich tue das nicht mehr, weil ich weiß, dass der Schrecken über unseren Köpfen lauert. Ja, bis vor kurzem war ich noch genauso naiv wie Sie und meinte das da oben am Himmel seien nur harmlose Kondensstreifen, gebildet durch die Abgase von Flugzeugen. Aber weit gefehlt, denn an unserem schönen blauen Himmel bereitet sich die abgrundtief böse Weltverschwörung auf die Übernahme unseres Planeten, unserer Länder, Häuser und Gehirne vor. Das habe ich im Internet gelesen und seit dem weiß ich, dass es dubiose Konzerne, ja ganze Regierungen gibt oder ganz und gar geheime Geheimorganisationen, die nichts anderes im Sinn haben als uns, die harmlosen Konsumenten, durch heimlich versprühte Chemikalien, krank zu machen und zu verdümmen oder die Atmosphäre so zu verändern, dass wir gar nichts anderes mehr tun können als diese höheren Mächte anzuflehen uns zu retten und das alles tun sie nur, um die Weltherrschaft an sich zu reißen. SLAP heißt das Zauberwort Secret Large scale Atmospheric Programme. Also ein perfides groß angelegtes geheimes Programm. Was meinen Sie warum der Himmel immer mehr ausbleicht oder warum so viele Menschen über chronische Krankheiten klagen oder warum Alzheimer so um sich greift? Denken Sie einmal darüber nach. Oder – tun Sie es lieber nicht. Sollten Sie

mir diesen Schwachsinn allerdings geglaubt haben, dann wären sie nach Möglichkeit ein willkommenes Opfer für die verschiedensten Verschwörungstheorien, denn um eine Solche handelt es sich bei der Chemtrail-Theorie. „Wasserdampf ist Wasserdampf ist Wasserdampf“, hat – wahrscheinlich ein genervter Wissenschaftler, konfrontiert mit der Chemtrail Theorie – einmal im Internet geschrieben und Ken Caldeira, Klimaforscher am Carnegie Institut für Naturwissenschaften, sagt dazu: „Kerosin ist ein Kohlenwasserstoffgemisch. Wenn man den Wasserstoff verbrennt oxidiert er um Wasser zu formen. Verbrennt man Kohlenstoff entsteht Kohlendioxid. Man sieht am Himmel also vor allem Wasserdampf, der hauptsächlich aus Triebwerken kommt und zu künstlichen Wolken kondensiert.“ Die Temperatur und die Sättigung der Luft mit Wasser spielen dabei eine große Rolle, deswegen entstehen Kondensstreifen meist nur in größerer Höhe da es dort sehr kalt ist. Ist die Luft mit Feuchtigkeit übersättigt kann sie den Wasserdampf nicht aufnehmen und wir sehen am Himmel Kondensstreifen, die manchmal sehr lange dort stehen und zuweilen von Luftbewegungen, die zum Teil auch vertikal möglich sind, zu den oft unwahrscheinlichsten Formen verweht werden. Ist die Luft sehr trocken, dann sind diese Streifen nur sehr kurz und verschwinden ziemlich schnell. Die Menge der Rußpartikel die das Triebwerk erzeugt und an denen die Luft kondensiert und die Temperatur seiner Abgase spielen natürlich auch eine

Rolle bei der Entstehung von Kondensstreifen. Wissenschaftler haben bislang keinerlei Chemikalien in den Kondensstreifen von Flugzeugen feststellen können. Warum aber gibt es Menschen, die in diesen Wasserdampfwolken unbedingt eine Weltverschwörung sehen wollen? – Weil es so schön einfach ist und man dabei nicht über physikalische Vorgänge nachdenken muss. Wir haben es gerne einfach, weil die Welt dabei so leicht erklärbar wird. Da erfinden wir doch lieber den bösen Wolf oder die hässliche Hexe und das liebevolle Schneewittchen. Außerdem ist es ein Überlebensmechanismus in unserer Evolution. Lieber dreimal einen dunklen Strauch für ein Wildschwein halten, als einmal ein wütendes Wildschwein nur für einen Strauch. Dabei gäbe es doch so viele Dinge über die wir uns Gedanken machen sollten, wirklich existierende Bedrohungen wie Kriege, Hungersnöte oder den Klimawandel. Und wenn wir Kondensstreifen am Himmel sehen, dann wäre es doch viel klüger wenn wir darüber nachdächten wie weiter daran geforscht werden könnte, inwieweit diese zur Wolkenbildung beitragen und damit eventuell unser Wetter beeinflussen, oder wie wir den CO2 Ausstoß der Triebwerke senken könnten. Und vielleicht sollten wir auch einmal überlegen, ob denn der nächste Wochenendtrip nach „Malle“ uns auch wirklich glücklich macht. Wenn Sie also unbedingt an etwas glauben wollen, dann glauben Sie doch lieber an den Weihnachtsmann, der ist ungefährlich, und wer weiß, vielleicht gibt es ihn ja wirklich.



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

Kleine Löbergasse 4

99817 Eisenach

Telefon: (0 36 91) 88 59 90

Internet: www.agentur-sp.de

Ihr Luftpostillon
Martin Schubert