

LUFT POST

AUSGABE 02/19



DIE KONVERSION

VOM MILITÄR- ZUM VERKEHRSFLUGPLATZ

VERANSTALTUNGEN

DEMOPARK UND HELLFIRE BIKE WEEKEND

10 JAHRE „LUFTPOSTILLON“

EIN ARTIKEL AUS DEM JAHRE 2016

LIEBE LESER UND FREUNDE DER LUFTFAHRT



Vielleicht fragen Sie sich, wer denn dieser Kerl da auf dem Foto ist, der so hinter seinem Weinglas sitzt, als hätte er etwas zu feiern. Es ist Ihr „Luftpostillon“. Und was feiert der? Nun, es ist jetzt ziemlich genau 10 Jahre her, dass ihm Susanne Zenkert, die Geschäftsführerin des Fördervereins Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e. V., im Jahr 2009 die Posttasche des „Luftpostillons“ über die Schulter gehängt hat, und ihn frei nach der Devise „Nun mach mal!“ auf seine Runde schickte. Weder sie noch besagter „Postillon“ ahnten damals, dass er diese Runde auch heute noch laufen würde. Und wenn Sie jetzt meinen,

dass Sie vor zehn Jahren noch nie etwas von der „Luftpost“ gehört hätten, dann liegt das vielleicht daran, dass die „Luftpost“ den umgekehrten Weg vieler Zeitungen gegangen ist: Es gab sie nämlich zuerst als digitale Ausgabe, und erst seit Ende 2017 ist dieser die analoge, also die gedruckte Ausgabe gefolgt. Die digitale erhalten Sie heute über die Internetseite des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel, www.flugplatz-eisenach.de, und den Button „Förderverein“.

10 Jahre, nun ja, stellen immer noch einen überschaubaren Zeitraum dar, aber, obwohl die „Luftpost“ nicht re-

gelmäßig und schon gar nicht zu bestimmten Terminen erscheint, sind es mit dieser gut 22 Ausgaben geworden, die Ihr „Luftpostillon“ zu verantworten hat. Zeit also, sich bei all denen zu bedanken, die ihm bis heute halfen und weiterhin helfen, die Tasche zu tragen. Natürlich wäre da Susanne Zenkert, die ja an allem Schuld ist und immer wieder ermunterte, wenn die Schritte des „Postillons“ langsamer wurden, na, und da wäre Heidi Brandt, die mit unermüdlicher Langmut dafür sorgt, dass die „Post“ lesbar wird und nicht im Dschungel der Grammatik verloren geht. Da wäre Thomas Doberstau, der

„Chef“ unseres Flugplatzes, der informiert und Hinweise gibt und auch einmal Kontakte knüpft, und natürlich alle Mitglieder des Fördervereins Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel e. V. mit samt dem Vorstand. Die Mitglieder des Luftfahrvereins Eisenach e. V. wie Bernd Katzmann oder Joachim Krause und nicht zu vergessen die Freunde von Dädalus Fallschirmsport mit Christoph Aarns. Und natürlich alle ansässigen Firmen wie AVIEUR und die Lift Air Holding. Der „Luftpostillon“ bedankt sich bei allen, die seine E-Mails beantworteten und die seine ewige Fragerei hinnahmen, und er bedankt sich bei Ihnen, lie-

be Leser, denn ohne Sie gäbe es die „Luftpost“ ja gar nicht. Und er bedankt sich bei all jenen, die die „Luftpost“ verbreiten, denn sie liegt ja nicht nur auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel aus, sondern auch in der Stadt Eisenach, im ganzen Wartburgkreis und in umliegenden Kreisen soll sie auch schon gesichtet worden sein. Das alles hat letztendlich dazu geführt, dass die „Luftpost“ regelrecht knapp geworden ist, was, wie Sie sich denken können, den „Luftpostillon“ wahnsinnig freut.

Er wird die Tasche schultern, solange ihn die Füße tragen, seine Augen

die Tasten seines Computers erkennen können und die „Luftpost“ eine Leserschaft hat. Deswegen wünscht er Ihnen jetzt viel Spaß, wenn er Ihnen etwas über Konversion erzählt, einmal über den Gartenzaun zum LSV Mühlhausen schaut, die DEMOPARK besucht, die Tage des Donners erlebt, Ihnen erklärt, dass es Piloten wie Sand am Meer gibt und zugibt, dass er ein Simulant ist.

Viel Freude beim Lesen unserer „Luftpost“ 2/2019 wünscht Ihnen Ihr „Luftpostillon“ Martin Schubert



DER ZUSTAND ANFANG DER 90ER



KONVERSION

Wissen Sie was das ist? Na klar. Das ist doch... na eben, dieses Dings. Für alle, denen es genauso geht wie mir: Konversion kommt natürlich aus dem Lateinischen und bedeutet so viel wie Veränderung, Umwandlung oder Umwidmung (lat. conversio „Umwandlung“, „Umwendung“). Dieses Wissen ist natürlich nicht auf meinem Mist gewachsen, sondern fiel mir durch die virtuose Nutzung von „Wikipedia“ zu. Aber nicht ganz, denn der Begriff tauchte in einem Gespräch mit Susanne Zenkert auf, und die hat mir genau erklärt, was es damit auf sich hat. Warum ich mit Frau Zenkert gesprochen habe? Ganz einfach: Weil sie sozusagen die Fachfrau zur Beantwortung meiner die Konversion betreffenden Fragen ist.

Schon wieder dieses Wort. Was wurde da denn nun umgewandelt oder umgewidmet? Gut, ich verrate es Ihnen. Vor ungefähr 25 Jahren, eher etwas früher wurde der „Russenflugplatz“ auf dem Kindel von der militärischen in die zivile Nutzung überführt. Dem ging allerdings so einiges voraus. Es bestand der Wille zu einer Luftverkehrsrechtlichen Anbindung der Wartburgregion. Das klingt etwas spröde und bedeutete eigentlich nur, dass man ein Flugplatzgelände in der Nähe haben wollte. Dabei war der Kindel zuerst überhaupt nicht im Gespräch. Die Überlegungen galten eher dem kleinen Agrarflugplatz bei Neukirchen. Vielleicht war durch die Anwesenheit der Sowjetarmee und durch deren riesiges Übungsgelände

dort auf dem Hügel der Blick in diese Richtung verstellt. Jedenfalls in den Köpfen. Das, so Frau Zenkert, die damals in der Wirtschaftsförderung des Landkreises arbeitete, sollte sich kurze Zeit später ändern.

Der Flugplatz bei Neukirchen hatte nämlich, einmal abgesehen von seiner eher bescheidenen Größe, einen entscheidenden Nachteil: Er lag zu dicht am Ort. Regelmäßiger Flugverkehr wäre dort, schon aus Lärmgründen, sehr problematisch geworden. Das war das Eine. Zum anderen gab es damals, so ca. 1991, schon Überlegungen, die BAB A4 zu verlegen. Wer vielleicht noch weiß, wo sich der kleine Flugplatz einst befand, weiß auch, dass die Autobahn heute direkt über



dieses Gelände führt. Damit wurde die Idee vom Flugplatz Neukirchen sehr schnell beerdigt, und der „Russenflugplatz“ auf dem Kindel, der damals noch „Künkel“ hieß, rückte in den Fokus der Betrachtungen.

Der Wirtschaftsförderung ging es dabei natürlich um das ganze Gelände der russischen Garnison und des Übungsplatzes. „Was machen wir denn mit dem Kindel?“, so Frau Zenkert, war die zentrale Frage, als 1992 klar war, dass die Sowjetarmee abziehen würde. Es war militärisches Gelände. Auch der Flugplatz, der nicht genutzt worden war und nur für den „Ernstfall“ vorgehalten wurde, war so ein militärisches Objekt. Er brachte eine 1.700 Meter lange

und 60 Meter breite Betonpiste und die zugehörigen Rollbahnen mit. Ein riesiges Areal. „Ihr seid verrückt. Das braucht kein Mensch. Das kriegen wir nie in den Griff!“, so erinnert sich Susanne Zenkert, waren die ersten Reaktionen auf den Vorschlag, diesen Flugplatz zivil zu nutzen. Aber er war nun mal da, und man musste nicht erst mühsam und teuer eine Landebahn und die entsprechenden Rollwege bauen.

Allerdings war es das auch. Er war aber auch nicht kontaminiert, wie Frau Zenkert weiter ausführte: „Wir hatten dort keinerlei Munitionsreste und nichts, was man hätte sehr teuer in Ordnung bringen müssen. Es war aber auch nichts da, keine

Gebäude oder Hangars, weil das ja offiziell gar kein Flugplatz war. Das Interessante daran war, dass dieser Flugplatz instandgehalten wurde vom Automobilwerk Eisenach (vor der Wende), weil er als Testfläche für die Autos genutzt wurde.“ Also eine Teststrecke, die durch die Anwesenheit der Sowjetarmee vor neugierigen Blicken und Publikum geschützt war und ganz unauffällig über den Volkswirtschaftsplan finanziert wurde. Allerdings war er dem Wortlaut nach kein militärisches Objekt, und als man sich 1992 für diesen Platz interessierte, musste man feststellen, dass er also auch nicht umgewandelt werden konnte in einen zivilen, weil er ja eigentlich nicht „militärisch genutzt“ wurde. Verzwickt und

irgendwie albern, würde ich aus heutiger Sicht sagen. „Wir haben dann noch Unterlagen beibringen können, dass er als Übungsflugplatz bei der Sowjetarmee geführt war – und das war dann auch der Nachweis, dass er ein militärisches Objekt war, und damit konnten wir dann auch eine Umwandlung machen.“, erklärte Frau Zenkert auf meine Nachfrage.

wir in Betrieb gegangen mit einem Kanister Wasser, einem Notstromaggregat und einem Container für die Flugleitung.“, erinnerte sich Susanne Zenkert. „So schön es auch war, keine militärischen Altlasten zu haben, so schlecht war es, dass nicht mal Wasser, Strom, Gas oder irgendwas da war.“ Wenn ich sagen würde, dass es eine spannende und interessan-

oder gar nicht mehr möglich wäre. In dieser Zeit plante der Unternehmer Ulli Mahr den Bau eines Hangars auf dem Kindel. Er steht heute zwischen dem Wirtschaftsgebäude und den Hallen von AVIEUR und Lift Air und ist das allererste Gebäude, welches auf dem Flugplatz stand.



„ES GING DARUM
EIN SIGNAL ZU SETZEN:

**HIER PASSIERT ETWAS.
DAS IST KEINE
SPINNEREI. DAS IST
KEINE TRÄUMEREI.**

Da lag er nun also und sollte ein ziviler Flugplatz werden. Nur, dazu war noch so einiges zu tun. „Die Fugen zwischen den Betonplatten mussten saniert werden. Die waren zwar dem Grunde nach in Ordnung, aber für die Fliegerei nicht ausreichend.“ Das wurde dann von Firmen nach einer Ausschreibung erledigt und aus Fördermitteln bezahlt. Die Flächen mussten gekennzeichnet werden. Das heißt, die Landebahnschwelle, die Rollwege und Abstellflächen mussten die entsprechenden Markierungen erhalten, damit sie die Voraussetzungen für den Flugbetrieb erfüllten. Und dann sind

te Zeit war, nicht nur hier bei uns im Wartburgkreis, sondern in ganz „Neufünfland“, dann wäre es wahrscheinlich eine maßlose Untertreibung und „Wild Ost“ träfe, zumindest für die ersten Jahre, wohl eher zu. „Ich glaube, dass diejenigen, die damals dabei waren, es auch so schnell nicht wieder vergessen werden, unter welchen abenteuerlichen Bedingungen sie haben arbeiten müssen.“

Aber es war auch eine Zeit voller Visionen und einer beispiellosen Aufbruchsstimmung, in der vieles auf den Weg gebracht wurde, einiges was heute nur noch sehr schwer

Die Wirtschaft in der Region glaubt an den Flugplatz und braucht den Flugplatz.“

Am 4. Juni 1994 wurde der Flugplatz offiziell eröffnet, und er war von vornherein nicht als Konkurrenz, zum Beispiel zum Flughafen Erfurt-Weimar, geplant. Am Anfang hat der damalige Landkreis Eisenach die Halterschaft für den Flugplatz übernommen und den Luftfahrtverein Eisenach e. V., der sich schon vorher gegründet hatte, als Betreiber eingesetzt. Das war ein sehr großer Brocken, den dieser da zu wälzen hatte, mit seinen ca. 15

Mitgliedern und seinen bescheidenen finanziellen Möglichkeiten.

1994 trat der Zweckverband Kindel, der sowohl für den Flugplatz als auch für das Gewerbegebiet stand, in die Rolle des Halters ein und stellte beim Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur den Antrag auf Umwidmung des ehemaligen Militärflugplatzes in einen zivilen Verkehrslandeplatz. Da war sie also die Konversion, von der wir die ganze Zeit sprachen.

Anfang 1996 wurde die Flugplatzgesellschaft Eisenach-Kindel mbH gegründet. Die Gesellschafter waren der Zweckverband Kindel und der Wartburgkreis. Nur so konnte der Flugplatz, der inzwischen ein ziviler Verkehrslandeplatz der Klasse 1 war, seine luftverkehrsrechtlichen Pflichten, zum Beispiel die geregelten Betriebszeiten, erfüllen. Der Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, wie wir ihn spätestens ab diesem Zeitpunkt nennen sollten, ist für Flugzeuge bis 20 Tonnen Abfluggewicht, Hubschrauber und Luftsportgeräte zugelassen.

„Wir haben einen Flugplatz und keinen Flughafen. Jeder von uns kannte Erfurt, jeder von uns kannte Schönefeld, mehr kannten wir nicht. Und wenn ich vom Verkehrslandeplatz sprach, hatte jeder einen Flughafen im Kopf.“, und „Dann sind wir nach Egelsbach gefahren und haben uns das angesehen und gedacht, aha! Mehr ist das nicht? Es war wichtig, zu sagen: Wir machen weder Schönefeld noch Erfurt Konkurrenz, aber wir haben hier ein hochwertiges wirtschaftliches Gut, einen Verkehrslandeplatz, und das wichtigs-

te, eine ordentliche Landebahn, auf der du alles runter bringen kannst, mehr als du brauchst. Und das ist ein Pfund, mit dem du wuchern kannst in der Region. Es wäre schade gewesen, da etwas anderes zu machen.“

Mit der Gründung der Flugplatzgesellschaft, die dann den Flugplatz vom Land kaufte, gab es auch die Fördermittel, die zum weiteren Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes notwendig waren. „Das Wirtschaftsgebäude, die Tankstelle, die weitere Sanierung, aber auch die Zuwegung und die Erschließung des Gewerbegebietes. Das ging hin bis zur Nachtflugbefehrerung.“

Aber es gab auch Dinge, die wollten wir nicht gefördert haben, und die wollten wir auch nicht geschenkt haben, weil wir immer daran dachten, dass das alles auch betriebswirtschaftlich darstellbar bleiben musste. Wenn man einen Autofahrer fragt, wie er denn die Straße haben möchte, dann sagt der auch möglichst glatt, möglichst breit und möglichst schnell. Ob das dann Sinn macht und wer das bezahlt, wäre ihm ziemlich egal. So ist das in der Luftfahrt ja auch. Wenn ich einen Flieger frage, wie er denn gern landen möchte, dann will der natürlich auch alles haben, was es gibt. Wenn ich da nur an den Instrumentenanflug denke, dann wäre klar, dass man dann dauernd Betriebskosten damit hat, und regelmäßige Inspektionen fällig wären, die alle eine Menge Geld kosten würden, und da steht dann die Frage: Wie viele von denen, die ihn nutzen, brauchen ihn wirklich, und wer wäre bereit, wie viel dafür zu bezahlen?“, führte Susanne Zenkert weiter aus, und ich verstand, dass der Betrieb ei-

nes Verkehrslandeplatzes eine wirtschaftlich diffizile Angelegenheit ist. „Der Verkehrslandeplatz ist all die Jahre mit dem ursprünglich festgelegten Zuschuss ausgekommen und hat alle Investitionen realisieren können. Im Gegenteil, der Zuschuss hat sich sogar reduziert.“ Dieser Zuschuss wird vom Wartburgkreis, der Stadt Eisenach und dem Zweckverband Kindel, in dem sich die Gemeinde Höselsberg Hainich befindet, aufgebracht. Der ursprüngliche Bedarf wurde auf umgerechnet ca. 125.000 Euro jährlich festgelegt. Den größten Anteil daran trägt der Wartburgkreis (56 %), dann die Stadt Eisenach (34 %), gefolgt vom Zweckverband (10 %). Dieser Betrag wurde in den letzten 10 Jahren nicht ausgeschöpft und betrug im Jahr 2018 ca. 76.000 Euro. Man darf dabei nicht vergessen, dass 2018 ein Jahr ohne die Freilandmesse DEMOPARK war, die alle zwei Jahre auf dem Kindel stattfindet und die Bilanz des Flugplatzes drastisch verbessert.

Mit dem leidigen Geld sind wir in der Gegenwart angekommen, die andere Fragen und andere Antworten für uns bereithält, als es Anfang der neunzehnhundertneunziger Jahre der Fall war. Die Konversion ist durch die bedachte und vorausschauende Herangehensweise aller Beteiligten nicht zur Konfusion geraten, und wir haben heute einen Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, der sich sehen lassen kann, auch durchaus im bundesweiten Vergleich. Ich bedanke mich bei Susanne Zenkert für das aufschlussreiche Gespräch und bin gespannt auf die nächsten 25 Jahre unseres Flugplatzes zwischen Höselsbergen und Hainich.



GRÜNER GEHT'S NICHT

Auch wenn die DEMOPARK die Messe der „grünen Branche“ ist, so strahlte über dem Messegelände, dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel, doch vom 23. bis 25. Juni ein dermaßen blauer Himmel, dass man hätte meinen können, er wolle dem vielen Grün da unten die Schau stehen. Es ist ihm nicht gelungen. Gelingen war dafür wieder die größte Freiland-Ausstellung für Gartenbau, Grünanlagen und Rasenpflege, die alle zwei Jahre bei uns stattfindet.

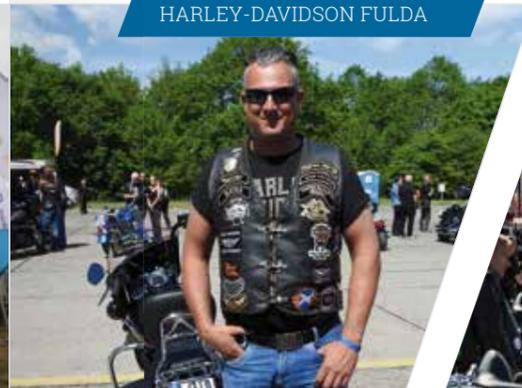
„Wer Innovationen sucht, wird bei uns fündig.“, sagte der Messedirektor Dr. Bernd Scherer, und er hat damit nicht zu viel versprochen. Vom multifunktionalen Kompakttraktor mit digitalem Assistenzsystem über nützlingschonende Mähwerke bis hin zum minutengenau getakteten Management kommunaler Fahrzeugflotten reichte das diesjährige Angebot. Wer bei dem,

was da zum Anfassen und Ausprobieren geboten wurde, nicht fündig wurde oder wenigstens ins Staunen geriet, der musste schon einen besonderen Geschmack haben. Landschaftsgärtner, Grünflächenprofis, Kommunalentscheider und Greenkeeper (Fachkraft für die Instandhaltung und Bewirtschaftung von Rasensportplätzen) kamen jedenfalls auf ihre Kosten. Über 400 nationale und internationale Aussteller präsentierten das gesamte Spektrum an Maschinen, Geräten und Zubehör für den Profianwender. „Uns geht es darum, mit Hightech zu begeistern, vor allem aber, einen messbaren Nutzen für den Praktiker aufzuzeigen.“, führte Scherer aus. „Die DEMOPARK ist ein Erfolgsmodell – für die grüne Branche, für die Industrie und damit für die VDMA Services GmbH.“, sagte Dr. Scherer weiter, und die „Luftpost“ möchte ergänzen: sie ist auch ein Erfolgsmodell für den Ver-

kehrslandeplatz Eisenach-Kindel und die gesamte Region.

„Wer zu uns kommt, erwartet zu Recht mehr als das, was er bereits kennt.“, betonte Scherer. Schließlich sei die Messe ein Magnet für Profis mit höchsten Ansprüchen. 37.000 Fachbesucher, bei denen neun von zehn sagten, dass ihre Erwartungen voll und ganz erfüllt wurden, geben ihm Recht. Und trotz des hohen Praxis-Anteils der DEMOPARK, die sich als eine Messe zum „Anfassen“ versteht, wurde ein umfangreiches Konferenzprogramm geboten, welches mit Vortrags- und Diskussionsrunden dem Profi Tipps und Denkanstöße für die Entwicklung des heimischen Betriebes vermittelte. Gut 90 % von ihnen wollen 2021 wieder dabei sein, wenn die DEMOPARK vom 20. bis 22. Juni erneut ihre Tore auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel öffnet.

NORMAN MÜLLER
HARLEY-DAVIDSON FULDA



TAGE DES DONNERS...

...ist, zugegeben, vielleicht eine etwas übertriebene Bezeichnung für diese Veranstaltung, aber wenn man einmal neben einer Harley-Davidson gestanden hat, während der Biker lässig am Gasgriff drehte, kommen einem halt solche Assoziationen zum ersten. **„Hellfire Bike Weekend“** vom 24. bis 26. Mai 2019 auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel.

Aus Thüringen, Hessen und Holland kamen die meisten Harley-Driver, und ich meine, ich hätte da auch noch Kennzeichen an Bikes gesehen, die von weiter her kamen. Das Harley-Davidson Chapter Fulda & Erfurt sowie der Organisator der German Race Wars standen als Veranstalter für dieses Event, welches nach Aussage von Klaus Hub aus der Geschäftsleitung der Race-Produktion GmbH sehr ausgeglichen und entspannt ablief.

Ich konnte ein paar Worte mit Norman Müller von Harley-Davidson Fulda wechseln, und der sagte mir, dass das Chapter Fulda mit 700 Mitgliedern das größte Chapter in Europa sei. Gefühlt so viele „Harleys“ meine ich an diesem Tag auch auf dem Kindel gesehen zu haben. Das Wort „Chapter“ kommt aus dem Englischen und bedeutet so viel wie Kapitel, Abschnitt oder auch Ortsgruppe, was es wie ich denke am ehesten trifft. So ein Chapter ist Bestandteil der HOG der Harley Owners Group, dem, nach Aussage Müllers, größten Verein, den es auf der Welt gibt. „Wir haben keine Aufgaben, dass irgendjemand etwas machen muss, wir wollen einfach Spaß haben beim Fahren. Bei uns ist alles frei, jeder wie er will. Ganz einfach. Es gibt auch keine Aufnahmekriterien. Dabei sein ist alles.“, erklärte mir Norman Müller. Es gibt in so einem

Chapter einige Angebote zum Mitmachen, wie Einsteigerkurse und auch Wiedereinsteigerkurse mit erfahrenen Instruktoren oder gemeinsame Touren von kleinen spontanen bis zu Wochenend- oder Wochentouren, zum Teil auch ins Ausland und, wer sich noch nicht so recht entscheiden kann, kann auch eine Harley mieten. Wer Informationen darüber sucht, dem empfehle ich die Internetseite von Harley-Davidson Erfurt oder Fulda (harley-erfurt.de oder harley-fulda.de). Es gibt auch eine Aktion „Fahren ohne Führerschein“, und sie ist harmloser als es jetzt vielleicht klingt, denn so etwas findet, sozusagen als Schnupperkurs, auf einem abgesperrten Gelände mit erfahrenen Fahrlehrern statt.

Eisenach, so Norman Müller, sei perfekt, weil es genau in der Mitte zwischen Fulda und Erfurt liegt

und somit von allen ganz gut zu erreichen ist. Der Gedanke scheint schlüssig, wie die rege Teilnahme am „Hellfire Bike Weekend“ beweist. Bei herrlichem Sommerwetter gab es PS satt, und zu essen und zu trinken gab es im Überfluss. Einige Bands sorgten für den entsprechenden Sound und einige Vorführungen, unter anderem mit einem Truck, der von zwei Strahltriebwerken mit zusam-

men 12.000 PS beschleunigt wurde, sorgten für entsprechende Stimmung. Die Stuntshows und das sexy Bikewash, das Feuerwerk und die Party im Zelt werden auch ihre Liebhaber gefunden haben.

Dieses erste „Hellfire Bike Weekend“ auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel scheint ein voller Erfolg gewesen zu sein und „macht

Bock auf mehr“, wie die Internetseite von Harley-Davidson Fulda zu vermelden wusste. Mir als Ihrem „Luftpostillon“ soll es recht sein und den Veranstaltern sowie der Flugplatzgesellschaft auch, trägt es doch zur Rentabilität des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel bei, und das sollte man, auch wenn man kein Fan solcher Veranstaltungen ist, immer im Hinterkopf behalten.



HELLFIRE BIKE WEEKEND



FÜR SIE GELESEN

„Passagiere sind schlimmer als schlechtes Wetter.“, ist einer der Sätze, die bei mir nach Lektüre dieses kleinen Buches hängen geblieben sind. Nicht gerade ermutigend, meinen Sie? Nicht doch. Es handelt sich hier nicht um so etwas wie Kundenbeschimpfung, sondern es ist eher die Schnoddrigkeit, die sich bei einigen Berufsgruppen im Laufe der Jahre zwangsläufig einstellt. Bei Ärzten zum Beispiel oder Kellnern, Klempnern oder... Piloten.

Piloten gibt's wie Sand am Meer lautet der Titel dieses Büchleins, und er ist genauso wenig bierernst gemeint wie der eingangs erwähnte Satz. Rudi Rödiger, der Autor des Buches, fliegt seit 2009 die richtig großen Brummer wie die Boeing 777 um die Welt. Aber er hat einmal klein und vor allem auf Umwegen angefangen. Nach dem Abitur und der Bundeswehr studierte er erst einmal Wirtschaftswissenschaften, ehe er mit seiner fliegerischen Tätigkeit begann. Erst Fluglehrer, dann mehrere Jahre in der Executive-Fliegerei, in der er hauptsächlich Geschäftsreisende mit diversen Turboprops und

Business-Jets herum flog, ehe er, als er schon nicht mehr daran glaubte, bei Hapag-Lloyd die größeren Flügel anlegen konnte. Er war später noch bei mehreren Airlines unter Vertrag, und sein Leben als Pilot war keinesfalls das, was wir Laien uns immer gern darunter vorstellen. Scheinbar hat er seinen Humor dabei nicht verloren, was der Tonfall der Geschichten, die in diesem Buch versammelt sind, unter Beweis stellt.

Aber, und das muss ich hier betonen, es ist kein albernes oder gar oberflächliches Buch. Zwischen den Fahrnissen im Berufsleben eines Piloten, den komischen und den weniger komischen, erklärt Rudi Rödiger solche Dinge wie „Type-Rating“ oder den Unterschied zwischen VFR und IFR und wirft einen eher augenzwinkernden Blick auf die Business-Aviation und deren feine Unterschiede zur Linienfliegerei.

Ob er einen Tag im Flugsimulator beschreibt oder erzählt, wie er einmal, am Anfang seiner Karriere, ein paar Models zu einer Modenschau nach Florenz flog, mischt er immer den

humoristischen mit dem ernstesten Ton und erklärt einige Zeilen weiter Zusammenhänge der Fliegerei. Die Zeichnungen von Karl-Friedrich Krohn passen zu diesen Geschichten wie die sprichwörtliche Faust aufs Auge, und bilden damit das Sahnehäubchen obendrauf.

Nein, wenn ich nach einem bildlichen Vergleich gefragt würde, es ist gewiss kein schwerer Wein sondern eher prickelnd und leicht wie ein Glas Sekt und das, so denke ich, war vom Autor auch durchaus beabsichtigt. Deswegen schließe ich diese Buchvorstellung mit einem Zitat aus dem Vorwort von Rudi Rödiger: „Außerdem wird bekanntlich nirgends so viel gelogen wie in der Fliegerei und in der Liebe. Daher darf ich alle Leserinnen und Leser bitten, nicht jedes Wort auf die Goldwaage zu legen!“ Dem kann ich mich nur anschließen. Erschienen ist „Piloten gibt's wie Sand am Meer“ 2012 im Duesendruck Verlag (www.duesendruck.de), und ich erstand es als E-Book bei einem sehr bekannten Onlinehändler.

„ES WAR GNADEN- LOSER OPTIMISMUS...“



...so lautete einer der Kernsätze meines Gesprächspartners Peter Blankenburg, des Vorsitzenden des LSV (Luft Sport Verein) Mühlhausen. Ich hatte mir gedacht, dass so ein Blick „über den Tellerrand“ ja ganz gewiss nicht schaden könnte und fuhr am 29. Juni zum Tag der offenen Tür, wie diese Veranstaltung verstanden werden will, auf den Fliegerhügel bei Bollstedt, einem Dorf gleich neben der Kreisstadt Mühlhausen, die einmal den Beinamen „Thomas-Müntzer-Stadt“ tragen durfte, und in der ich den größten Teil meiner Kindheit und Jugend verbrachte.

Der Platz liegt sozusagen am östlichen Stadtrand und ragt wie eine Insel aus den Feldern und Wiesen der Orte Bollstedt und Grabe, welches, so ich mich nicht irre, zur inzwischen neu gebildeten Gemeinde Weinber-

gen gehört. Vor der Wende war es ein reiner Agrarflugplatz, denn die Sportfliegerei war hier, so nah an der Grenze zur BRD nicht erlaubt. Peter Blankenburg war damals schon Segelflieger, aber er musste, um seiner Leidenschaft zu frönen, bis nach Sömmerda fahren.

Dass er es heute nicht mehr muss, ist einerseits ein Ergebnis des politischen Wandels und andererseits dem Fleiß und eben diesem „gnadenlosen Optimismus“ der zehn bis fünfzehn ersten Mitglieder zu verdanken, die den Verein im März 1990 gründeten. Im Winter 1991/92 erbauten sie die große Halle, die den westlichen Teil ihres Geländes dominiert. Es war damals, in einer Zeit des Aufbruchs so manches möglich und überhaupt erst denkbar geworden, was heute schon nicht mehr

so einfach wäre. Aber das war auch andernorts ganz ähnlich. „Wenn wir ein Blatt Papier genommen und ausgerechnet hätten, was uns das alles kosten würde, hätten wir es wahrscheinlich gelassen. Aber wir haben eben einfach losgelegt.“, erinnerte sich Peter Blankenburg. „Es war ganz einfach gnadenloser Optimismus.“, fuhr er mit einem leisen Lächeln fort, und ich dachte, dass es eben dieser Optimismus ist, der auch heute noch gebraucht wird, aber an so mancher Stelle fehlt. Inzwischen rechnen wir vielleicht etwas zu gut.

Wer an diesem Tag etwa eine aufwändige Air-Show erwartet hätte, war gewiss enttäuscht, denn es ging familiär zu auf dem Segelflugplatz. Der Verein machte alles selbst. Da wurden von den Mitgliedern Rostwürste gebraten, da wurde Kuchen

gebacken, der nun, zusammen mit Kaffee, verkauft wurde, und Bier und alkoholfreie Getränke gab es natürlich auch. Rundflüge mit Motorseglern und einer knallroten AN 2 wurden zu moderaten Preisen verkauft, sogar eine Tombola fehlte nicht, und wer wollte, konnte auch in ein saftiges Fischbrötchen beißen. Das alles fand in einer sehr lockeren, fröhlichen Atmosphäre statt, die so schnell niemanden merken ließ, dass zum Beispiel ein ganzer Tag auf dem Bierwagen auch anstrengend ist. Wer so etwas gesucht hat, kam ganz bestimmt auf seine Kosten.

Ein Tag der offenen Tür bietet für einen Verein die Möglichkeit sich vorzustellen, sich zu zeigen und die Mühlhäuser machen das schon seit ca. 1995 und haben Erfolg damit, denn der Verein hat eine hohe Akzeptanz

in der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden. 2.000 Besucher sind an solch einem Wochenende der Normalfall, und das liegt ganz gewiss nicht daran, dass auf so etwas wie einen Eintrittspreis verzichtet wird.

Segelfliegen lernen kann man schon ab 14 Jahren, und trotzdem haben auch die Kameraden vom LSV Mühlhausen Sorgen um den Nachwuchs wie so viele andere Vereine auch. Dabei bietet gerade der Segelflug sehr gute Möglichkeiten der Charakterbildung, denn er ist ein Gemeinschaftssport und vermittelt unter anderem auch handwerkliche Fähigkeiten. Damit einer in die Luft kommt, müssen viele mit anpacken – das vermittelt Gemeinschaft. Dabei sind es gar nicht einmal die ganz Jungen, die fehlen, sondern eher so die Mitte zwischen 30 und 40, die die Basis eines

Vereins bilden. Es ist wahrscheinlich unserer Zeit geschuldet, unserer Lebensweise, die so viele nach ihrer Ausbildung fortgehen lässt. So etwas reißt Lücken, nicht nur in Vereinen.

Aber man spürt an einem solchen Tag auch als Besucher einen Zusammenhalt, der bis in die Familien der Vereinsmitglieder zu reichen scheint, und der einen kleinen Verein mit 40 bis 50 Mitgliedern so sympathisch erscheinen lässt. Und wenn Sie, liebe Leser, jetzt neugierig geworden sind auf den LSV Mühlhausen und den Flug ohne Motor, dann fahren Sie doch im nächsten Jahr auch einmal zum Tag der offenen Tür auf den kleinen Hügel bei Mühlhausen, und vielleicht spüren Sie dann auch noch einen Hauch vom „gnadenlosen Optimismus“, der zur Fliegerei irgendwie dazu gehört.

LANDUNG BEI AMORGOS



ICH GEBE ES ZU, ...

...ich bin ein Simulant. Und ehe Sie jetzt die moralische Keule hervorholen oder missbilligend die Stirn kraus ziehen, kann ich Ihnen versichern, dass ich keine Krankheit simuliere, ich habe genug echte.

Was ist das eigentlich „Simulation“? Es ist, ganz simpel gesprochen, ein „so tun als ob“. Ein Mensch, der simuliert, tut also nicht immer etwas Verwerfliches, sondern dient unter Umständen der Wissenschaft oder, zum Beispiel bei Crashtests, der Sicherheit.

Ich simuliere zu meinem Vergnügen und zwar an meinem Computer zu Hause. Die Welt der Computersimulationen zu – sagen wir es ruhig ehrlich – Spielzwecken ist inzwischen recht umfangreich geworden. Von Eisenbahn-, Stadt- oder Fernbus- bis

zu Feuerwehr- oder Schiffssimulationen gibt es inzwischen eine ganze Menge, und da wird auch nicht vor diversen Sportarten oder der Jagd und dem Angeln Halt gemacht.

Ich tue so, als flöge ich ein Flugzeug. Lächerlich, nicht wahr? Man stelle sich vor, ein erwachsener Mensch... Doch, Sie werden es nicht glauben, ich bin damit nicht allein, und ich habe damit angefangen, bevor ich mich das erste Mal in den rechten Sitz eines „richtigen“ Flugzeuges gezwängt habe. Damals kam mein Sohn mit einer Computerdiskette an und erhoffte sich einen tollen Spielspaß auf meinem Commodore Amiga. Vielleicht erinnert sich der Eine oder Andere von Ihnen an dieses inzwischen nahezu archaische Gerät. Es kam wie es kommen musste: Mein Sohn langweilte sich

sehr schnell, und ich biss mich an dem Spiel, welches sich großmäulig „Flying Trainer“ nannte, fest. Es war simpelste „Klötzchen-Grafik“, mehr ein Schattenspiel als eine ernst zu nehmende Simulation. Am unteren Rand des Bildschirms waren die primären Flugzeuginstrumente wie Fahrtmesser, Höhenmesser, Kreiselkompass, Variometer und künstlicher Horizont dargestellt. Der Himmel wäre vielleicht blau gewesen, aber ich besaß nur einen Schwarz/Weiß Monitor und die Erde war eben etwas Dunkles. Das war es. Es musste genügen, denn es gab noch nichts Besseres.

Und ich? Ich hatte nicht die geringste Ahnung, wie man ein Flugzeug flog. Was tut man in einem solchen Fall? Man kauft sich ein Buch oder probiert herum. Ich tat erst einmal

ANFLUG SALZBURG



BLICK ÜBER DEN HAINICH



Letzteres. Irgendwann hatte ich heraus, welche Tasten ich drücken und was ich mit meinem Joystick veranlassen musste, um dieses „Flugzeug“ in die digitale Luft und ebenso wieder heil auf den simulierten Boden zu bringen. Mit Ruhm habe ich mich dabei nicht bekleckert. Aber ich habe mich angesteckt. Denn seit jenen Tagen bin ich vom „Luftfahrtvirus“ infiziert. Der ist, wie ich schon früher einmal bemerkte, völlig unheilbar, und er führte mich auf diverse Flugplätze unseres Landes und an Bord der verschiedensten Fluggeräte. Und er zwang mich dazu, dass ich immer nach besseren Flugsimulationen für meinen Computer zu Hause suchte. Und das tue ich auch heute noch. Und, Sie werden es kaum glauben, das kostet Geld. Man muss die Software kaufen, und da diese immer ausgeklügelter und anspruchsvoller

wird, was die Rechenleistung des Computers betrifft, muss man diesen ständig auf einem gewissen Level halten, also erweitern, verbessern oder manchmal eben auch ersetzen.

Heute gibt es die verschiedensten Programme für die heimische Flugsimulation auf dem Markt. Mit fast 10 Jahren ist der Microsoft FS X Flugsimulator sozusagen der Methusalem, gefolgt vom wesentlich neueren XPlane 11 von Laminar Research und dem jüngsten Spross von Ipacs dem Aerofly FS 2, bei dem sich noch erweisen muss wo seine Reise hingehet. Solche Simulator-Programme sind modular aufgebaut. Man kauft das Grundprogramm, mit dem man zwar arbeiten kann – es ist eine Darstellung von Landschaft und diversen Flugplätzen vorhanden und ein paar Flugzeuge sind auch dabei – aber

so richtig glücklich wird man damit nicht. Flöge man simuliert über die heimische Gegend, so wäre der Wiedererkennungswert nahezu Null. Mit den meisten Flugplätzen wäre es genauso, und den Flugzeugen fehlt oft auch das Quäntchen an Qualität. An dieser Stelle treten Softwareentwickler auf den Plan, die mit dem eigentlichen Hersteller des Flugsimulators nichts zu tun haben, aber sie nutzen ihn als Plattform für ihre Produkte wie Landschaftsszenarien, die zum Teil fotorealistisch sind, Flughafennachbildungen, mit denen man sich auch im richtigen Leben zurechtfindet, und für Flugzeugmodelle, die eben weiter gehen als die Standardflugzeuge des ursprünglichen Simulators.

Früher wurden diese Zusatzprogramme auf CD-ROMs oder DVDs

vertrieben. Heute geht man dagegen mehr und mehr zum Download über. So ein virtueller Flugplatz kann, je nach Größe und Komplexität, locker zwischen 15 und 50 Euro kosten und für eine gute Szenerie, sagen wir von Deutschland, der Schweiz oder Österreich, können es schon um die 100 Euro sein. Kleine Flugzeuge bekommt man zwischen 30 und 50 Euro, aber für eine Boeing 747 der Firma PMDG können es schnell einmal 100 Euro werden, allerdings muss man dann auch wissen, dass man mehrere Stunden Einarbeitungszeit benötigt, um bei diesem Flugzeug auch nur die Triebwerke anlassen zu können. Dagegen sind die ca. 60 Euro für den Flugsimulator eher marginal. Natürlich will ich nicht verschweigen, dass es enthusiastische Softwareentwickler gibt, die so einiges auch für lau anbieten.

Der Unterschied zu den Flugzeugen aus dem Grundprogramm liegt natürlich im simulierten Realitätsgrad. Wenn ich zum Beispiel ein Turbo-prop-Triebwerk eines Flugzeuges aus dem Standardprogramm mit den falschen Handgriffen anlassen will, passiert entweder gar nichts oder aber das Triebwerk springt trotzdem an. Mache ich bei meiner DHC 6 Twin Otter beim Anlassen der beiden Motoren etwas falsch, dann können diese ganz schnell in Flammen aufgehen. Dann muss ich die Simulation erneut starten und darüber nachdenken, was ich denn falsch gemacht habe.

Es gibt heute auch schon Vereine, in denen sich Computer-Flieger organisieren und dann online miteinander fliegen. Und es gibt auch so etwas wie eine virtuelle Flugsicherung, die

den digitalen „Luftraum“ überwacht, und es gibt Foren, in denen sich die Schreibtisch-Piloten austauschen. Und ehe die „richtigen“ Flieger jetzt anfangen, abfällig zu grinsen, muss ich ihnen mitteilen, dass unter den Computer-Fliegern zuweilen auch Berufspiloten anzutreffen sind, etwas, das sich selbst mir nicht ganz erschließt.

Es ist übrigens hilfreich, wenn man sich einige Zusatzgeräte beschafft wie ein Steuerhorn, Ruderpedale oder einen Throttle-Quadranten. Man kann zwar zur Not ein Flugzeug im Simulator auch mit Maus und Tastatur steuern, aber sonderlich gut geht das nicht, und es kommt natürlich auch nicht das rechte Feeling auf.

Jetzt möchte mancher von Ihnen vielleicht meinen, dass man mit so einem Flugsimulator am heimischen PC doch auf ganz einfache und vor allem billige Weise das Fliegen erlernen könnte. Es tut mir leid, aber da muss ich Sie ganz bitter enttäuschen. Man kann mit solch einem Programm vielleicht bestimmte Zusammenhänge der Flugphysik verstehen lernen. Man kann sogar einiges über die von mir in der „Luftpost“ 01/2019 beschriebene Funknavigation lernen.

Aber fliegen, fliegen lernt man damit nicht. Man kann die tollste Technik zu Hause stehen haben und den raffiniertesten Flugsimulator der neuesten Generation betreiben und wird doch immer noch auf seinem Stuhl sitzen und der Erde verhaftet bleiben. Es fehlt ganz einfach das Gefühl. Piloten nennen das das „Popometer“, welches zum Fliegen ganz einfach dazu gehört. Und wenn ich

zehnmal eine fotorealistische Grafik von der Erde habe und mit dem aus dem Internet heruntergeladenen realen Wetter fliege – es bleibt doch immer ein „so tun als ob“ und eine echte Windböe oder eine Thermik, Turbulenz oder auch eine echte Landschaft 3.000 Fuß unter mir sind das, was das Erlebnis, das Wahre des Fliegens ausmachen.

Ja, ich weiß, es gibt immer wieder Videos im Internet, die uns suggerieren wollen, dass ein Laie mit ein wenig Flugsimulator-Erfahrung am heimischen PC, ein Verkehrsflugzeug relativ unbeschadet zu Boden bringen könne. Das Einzige, was ich dazu sagen kann, ist „Bullshit!“, um es einmal hochdeutsch auszudrücken. Moderne Verkehrsflugzeuge sind hochkomplexe Systeme, und die Ausbildung ihrer Piloten dauert nicht aus Jux und Tollerei mehrere Jahre. Punkt!

Lassen wir es doch sein, was es ist. Ein Spiel! Das eigentliche Abenteuer findet dabei im Kopf statt. Und ab und an muss ich mich deswegen wieder in den rechten Sitz eines kleinen einmotorigen Flugzeuges setzen, weil mir der linke aus gesundheitlichen Gründen verwehrt bleibt, und mich dem Zauber der realen Fliegerei hingeben, der einen auf die gesündeste Art süchtig macht nach Himmel, Wind und Wolken.



10 JAHRE „LUFTPOSTILLON“



Oskar Echo Lima Delta Mike

wissen Sie was das ist? Ich verrate es Ihnen. Es ist eine Flugzeugkennung. Vergleichbar am ehesten mit dem was auf dem Nummernschild eines Autos steht. Also OE-LDM. Ach, das wussten Sie schon. Gut. Aber es ist nicht irgendeine Kennung und es ist schon gar nicht irgendein Flugzeug. Es ist nämlich die Kennung einer DC-6B und zwar, die beiden ersten Buchstaben verraten es, einer die In Österreich registriert ist. Da taucht natürlich bei so manchem von Ihnen die Frage auf: Was ist eine DC-6B? und als nächste Frage: Warum erzählt der uns das? Der Reihe nach.

Schon vor Ende des Zweiten Weltkriegs erhielt die Firma Douglas Aircraft Company, in den USA, den Auftrag, ein neues Transportflugzeug zu bauen. Es sollte die DC-4 ersetzen. Als 1946 die erste DC-6 präsent

tiert wurde, war der Krieg längst vorbei und der Bedarf an militärischen Frachtmaschinen stark geschrumpft. Natürlich wurde die DC-6 zum Zivilflugzeug modifiziert und machte ab 1947 der Lockheed Constellation, hauptsächlich auf der Strecke nach Europa, erfolgreich Konkurrenz. Immerhin konnte sie, was für die damalige Zeit nicht wenig war, bis zu 102 Passagiere befördern. Die dünnen Zahlen: Das Flugzeug hat eine Spannweite von 35,8 Metern und eine Länge von 32,2 Metern. Auf ihren Fahrwerksbeinen bringt sie es auf eine Höhe von 8,9 Metern.

Angetrieben wird sie von 4 Sternmotoren der Firma Pratt & Whitney R 2800 CB-3 mit je 2400 PS. Also werkeln da fast 10 000 PS und das hört man auch und somit ist der von mir gewählte Ausdruck „werkeln“ auch

... so sagte man mir, wären doch eine gute Gelegenheit, der, durch die Druckausgabe gewachsenen Leserschaft, ältere Artikel aus diesen zehn Jahren, nahezubringen.

Nun denn, nach kurzem blättern in meinem Archiv fand ich diesen aus der Ausgabe 2/2016.

Viel Spaß damit.

stark verniedlichend für vier Achtzehn-Zylinder Doppelsternaggregate. Die Hamilton Standard 3-Blatt Propeller die diese Leistung in Vortrieb umsetzen, bescheren der DC6 eine Höchstgeschwindigkeit von 550 Stundenkilometern (300 kts), woraus eine Reisegeschwindigkeit von 460 Km/h (250 kts) und eine Reichweite von 8400 Km oder 4500 Nautischen Meilen, resultiert. Gebaut wurde die OE-LDM im Jahr 1958, also ein echter Oldtimer.

Warum ich Ihnen das alles erzähle? Sind Sie Handball-Fan? Ja? Dann wird Ihnen das Folgende weniger gefallen. Die DC-6B, um die es hier geht, diente den Handballern des THW Kiel als illustres Verkehrsmittel um damit nach Eisenach zu kommen. Den Rest kennen Sie und ich möchte, unter Anderem, weil ich für Sportreporta-

gen weder geeignet noch zuständig bin, auch gar nicht weiter darüber reden. Aber, dieser Transport der besonderen Art, bescherte dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel einen Gast auf dem Vorfeld, den er sonst wohl kaum jemals, hätte begrüßen dürfen.

lich etwas Neues und so verkaufte er sie 1975 kurzerhand an den damaligen Staatschef von Sambia, Kenneth Kaunda, der mit ihr genau das gleiche tat wie Tito. Als auch in Sambia das Zeitalter der Düsenflugzeuge begann, schob man sie einfach auf das Vorfeld des Flughafens von Lusaka wo sie dann lange Zeit vor sich

der politischen Lage an der Grenze zu Angola, immer schwieriger wurde, sah Schutte sich gezwungen, die DC-6B zu verkaufen. Und wieder, war das nicht der Anfang vom Ende sondern der Beginn eines völlig neuen Lebens für das Flugzeug. Kein geringer als der damalige Chefpilot der **Flying Bulls, Sigi Angerer**, wurde im März 2000 auf diese DC-6B aufmerksam. Sigi Angerer galt schon damals als Fliegerlegende, nicht nur



Die DC-6B der FLYING BULLS aus dem Hangar 7 in Salzburg!

Um es gleich vorweg zu nehmen: Sie ist eine Schönheit, eine Diva, eine Augenweide, zumindest für all jene, die sich dem Zauber der Flugzeuge aus der Kolbenmotoren-Ära nicht entziehen können. Und sie hat, wie alle Diven, eine bewegte Geschichte:

So richtig im Liniendienst war diese DC-6B wohl nie. Noch im Jahr 1958 wurde sie an die jugoslawische Staats-Airline (JAT) ausgeliefert und der Staatschef Marschall Josip Broz Tito machte sie schließlich zu seinem persönlichen Luxusflugzeug mit dem er und seine illustren Gäste in der Welt herum flogen. Irgendwann brauchte der Jugoslawische Staatspräsident dann wahrschein-

hin rostete. Und, wie es eben manchmal auch im Leben von Flugzeugen so geht, irgendwann entdeckte sie dann der Betreiber eines kleinen Luftfahrtunternehmens aus Namibia, der sie eigentlich als Ersatzteilspender für seine DC-4 haben wollte. Chris Schutte, so hieß der Mann, bemerkte aber, dass diese DC-6B noch eine Schwestermaschine hatte, und so kaufte er beide Flugzeuge und ließ sie restaurieren. So begann das zweite oder vielleicht auch das dritte Leben jener DC-6. Sie wurde für Rundflüge über Westafrika und Ausflüge zu den Victoria-Fällen, ja zu Promotionsflügen mit der Miss Universum und ähnlichem benutzt. Als dann das Rundfluggeschäft, auf Grund

in Österreich und jeder, der sich mit historischen Flugzeugen in Europa befasst, kommt an diesem Namen nicht vorbei und auch Ihr „Luftpostillon“, obwohl er das zu dem Zeitpunkt noch nicht war, hatte 1999, am Rande einer Luftfahrtveranstaltung in Halle-Oppin, das Vergnügen mit diesem großen Förderer der Luftfahrt, ein ausgiebiges Gespräch über dessen Liebe zur F4U-4 Corsair zu führen. Nicht ganz ein Jahr später kaufte der Geschäftsführer der Flying Bulls die DC-6B, die sich damals in keinem guten Zustand befand. Am 7. Juli 2000, die Maschine war gerade so flugtauglich gemacht worden, erhob sich das Flugzeug vom Flugplatz in Windhuk zu ihrem 28stündigen Flug nach

Salzburg der über vier Etappen ging. Von 2001 bis 2004 wurde sie restauriert. Nach zehntausenden Arbeitsstunden konnte die Maschine die Werft im Sommer 2004 verlassen. Sie wurde in dieser Zeit komplett in ihre Einzelteile zerlegt und wieder zusammengebaut, erhielt eine moderne Bordelektronik sowie vier neue Motoren und ein, den historischen Gesamteindruck bewahrendes, luxuriöses Interieur. Ihr Äußeres

das Cockpit zu werfen, das Leder der Sitzbezüge zu fühlen, oder unter einem der mächtigen Sternmotoren zu stehen. Ich habe schon oft mit denen gesprochen, die solche historischen Flugzeuge fliegen und so hörte ich das, was der Heutige Chefpilot der Flying Bulls, **Raimund Riedmann**, zu mir sagte, nicht zum ersten mal: **„Wenn man diese Art der Fliegerei, diese Art von Flugzeugen und Motoren liebt, dann ist es der tollste Job**

Kunst, Naturlandschaften, Lebensräume, sollten wir unsere Technikgeschichte behandeln. Freilich kann man nicht alles erhalten; schon in der Antike hat man über den Ruinen des Alten das Neue erbaut. Man kann nicht in einem Museum leben aber wir brauchen Erinnerungen um unseren Weg zu erkennen. Und eine

erstrahlt Heute in einer herrlichen Retro-Lackierung in den Farben und mit dem Logo des Hauptsponsors der Flying Bulls, ohne dessen Engagement ein solches Projekt wohl kaum zu schultern gewesen wäre. Als ich die OE-LDM am 2. Juni 2016 auf dem Verkehrslandeplatz Eisenach-Kindel stehen sah, vermittelte sie mir den Eindruck, sie sei erst kurz vorher aus den Fabrikhallen der Douglas Aircraft Company gerollt. Eine Zeitreise ganz eigener Art. Dieses Flugzeug von Außen und von Innen betrachten zu dürfen erweckt nostalgische Erinnerungen an eine Zeit, als Fliegen noch etwas ganz besonderes war und es ist, Damals wie Heute, ein Privileg, einen Blick in

den man ergreifen kann.“ Dieser Satz gilt nicht nur für ihn, sondern in Gänze, für alle die mit diesem Flugzeug zu tun haben, den Bordingenieuren, den Stewardessen, den Leuten die es warten und pflegen, als auch für die Dame, die für „das administrative“ zuständig ist und deren Namen ich nicht erfahren habe. Bei diesen Menschen wird einem deutlich, dass das Wort „Beruf“ von „Berufung“ kommt. Man merkt es daran, wie sie über dieses Flugzeug, Ihre Arbeit, ihren Anteil an der Unternehmung „The Flying Bulls“ sprechen. Es ist wichtig, dass es diesen Enthusiasmus gibt. Denn genau so, wie wir bemüht sind historische Stadtkerne zu erhalten, altes Handwerk, klassische

solche Erinnerung war es für alle Anwesenden, als die DC-6B der Flying Bulls am Vormittag des 2. Juni 2016 ihre vier Sternmotoren, einen nach dem anderen, anließ und langsam zu Startbahn 10 des Verkehrslandeplatzes Eisenach-Kindel rollte um nach kurzer Rollstrecke im dunstigen Himmel über dem Hainich zu verschwinden.

In Salzburg gibt es noch eine ganze Menge mehr Flugzeuge der **Flying Bulls**. Wenn Sie sich dafür interessieren, dann empfehle ich Ihnen die Internetseite: www.flyingbulls.at Ich, für meinen Teil, denke schon über einen Besuch in Salzburg nach. Nicht nur wegen der Mozartkugeln.



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