

Ich brauche Flugstunden

So ist das nun mal in Deutschland und auch andernorts, Lizenzen behalten ihre Gültigkeit, wenn man Starts oder Landungen oder Flugstunden nachweisen kann. Schafft man das nicht, ist Fliegen mit Lehrer oder Flugauftrag angesagt.

Da ich auch zu den Vertretern gehöre die das Fliegen mit Motor, nach dem Segelfliegen, eher als zweitbeste Möglichkeit sehen sich in der Luft zu bewegen, und insgeheim für sich akzeptiert haben, dass es ganz brauchbar sei um von A nach B zu kommen, sollte es auch dazu dienen von A nach B zu kommen. Leider gab es nicht genügend A nach B-Anlässe, so dass bei mir leider die eingangs erwähnte Bedingung zum Tragen kommt und ich die volle Gültigkeit meiner UL-Lizenz erst nach Durchführung einiger Flugstunden wieder erlange. Nun bin ich fleißig dabei einige Stunden zu sammeln und mache dies ganz gern mit der Variante Fliegen mit Lehrer.

Davon abgesehen, sollte die Eigenwahrnehmung schon so weit gehen, dass man sich seines Übungsstandes bewusst ist und sich auf keinen Fall selbst überschätzen sollte. Auch ohne den Nachweis von durchgeführten Flugstunden ist es mir manchmal lieber mit einem Fluglehrer die eine oder andere Landung durchzuführen, nämlich dann, wenn ich glaube die ganzen Instrumente verbrauchen eingangs zu viel von meiner Aufmerksamkeit wenn ich mal wieder in unsere Dynamic einsteigen will.

Du kannst nach Heidrun und Olaf fliegen, die machen jeweils einmal Walldürn und zurück, ruft mir Jürgen zu, so gegen 16:30 Uhr local. Der Wetterbericht hat für heute, Sonntag, den 05.10.08 eigentlich nur Regen vorhergesagt. Das METAR von Frankfurt hat 30km/h Wind und Böen bis 60km/h gemeldet. Wie war das mit dem zulässigen Seitenwind für unser UL? Na ja, Jürgen ist heute schon 3 oder 4h in diesem Ding mitgeflogen und der Wind in Reinheim steht nahezu auf der Bahn. Schönwetterfliegerei übt nicht, wenn man einmal in weniger gute Bedingungen kommt, ist es kein Nachteil, dann ein wenig Erfahrung mitbringen zu können.

Das hat mich schon bei meiner Segelflugausbildung stark gemacht, mit der ASK-13 bei so starkem Wind fliegen, dass wir rückwärts geflogen sind. Weil da ein Lufthansakapitän mit dabei saß, blieb zwar der Respekt, aber nicht die Angst. Jahre später habe ich profitiert, starker Wind am Boden, wie war das mit „Fahrt ist das halbe Leben“, ich fliege lieber etwas schneller an, und es war fast immer noch zu langsam. Also hat sich bestätigt, nur durch Erfahrung solcher Situationen lernt man dazu und bleibt in Übung. Wobei wir wieder beim Thema wären.

Also gut mit Lehrer ist es heute ein guter Übungsflug, unter starkem Wind und möglichem Regen unterwegs, begleitet mit zu erwartenden böigen Flugbedingungen. Also kein High Speed, das passt mir, ich brauche ja Flugzeit. Aber auch heute geht es nicht um einen A nach B-Flug, sondern es bleibt bei A nach A, also überlege ich, einmal um Frankfurt herum zu fliegen, da kann man nicht abkürzen, und es dauert eine gute Stunde. Das bestätigt mir Alex, der heute Flugleiterdienst und in unserem UL eine zweite Heimat gefunden hat.

Olaf kommt eine Stunde später als geschätzt zurück, die Dynamic wird zum Tanken in die Halle geschoben. Ich hole meine Utensilien, Papiere, Flugkarte habe ich immer im Flug auf dem Oberschenkel, die Jungs tanken voll, ich helfe beim Herausschieben aus der Halle, packe meine Papiere in das Flugzeug, Jürgen holt sich etwas zu trinken. Olaf wie läuft der Motor? frage ich. Kein Problem, kam die Antwort, ruhig und ohne irgendwelche Besonderheiten. Jürgen kommt, wir fliegen um Frankfurt herum, sage ich. Gut, kam die Antwort. Ich habe mich schon auf den Sitz links begeben und schlage mich mit dem richtigen Sitz der Gurte herum.

Blödes System murmele ich. Jürgen hat seinen PDA dabei, mit Lufträumen etc. Ok, bei dem nicht gerade guten Wetter sicher brauchbar, denke ich, dann muss ich nicht mein „Mäusekino“ mitnehmen. Die Sonne steht schon tief, soweit sie überhaupt zu sehen ist.

Jürgen, erster Abschnitt über Darmstadt nach Mainz-Finthen, sage ich. Hauptschalter an, Zündung an, Benzinpumpe an, Strobes an. Und? Erster Fehler, Zündschlüssel von 0 auf I drehen vergessen. Wir dürfen da nicht höher als 1500 Fuß, also nach dem Start gar nicht erst höher steigen, bemerke ich. Transponder an, zweiter Fehler, Stromverbraucher erst nach Start des Motors anschalten, „Besserwisser“ denke ich, das weiß ich ja normalerweise im Schlaf, aber anscheinend habe ich heute geschlafen, ok! ist meine Antwort. Nach 3 elend langen Gedenksekunden ist er wieder aus. Nach Mainz-Finthen, Anspach, Metro und zurück kommt es mit einem Stakkato von mir. Gas heraus, eine halbe Umdrehung einwärts, und „Ignition“. Der Motor springt sofort an. Läuft ohne spürbares Innehalten rund. Kein Magnetcheck sage ich, ich habe Olaf gefragt über Besonderheiten. Ok, nach dem Aufrollen auf die Startbahn Gas geben, bestätigt Jürgen. Mittlerweile sprechen wir über das Intercom und unsere Headsets, Benzinpumpe aus, Benzindruck fällt nicht ab, zum Start wieder an, Transponder darf jetzt, zunächst auf Standby, das Ding habe ich noch nie bedienen können, gerade weil es neu eingebaut wurde, Danke Lehrer. Propverstellung ganz nach „unten“ und 3 Sekunden wieder hochfahren. „DY-zum Startpunkt 19“ auch wenn nichts los ist, eine Blindmeldung gehört zum Profi. Startklappen setzen, sobald wir die Schwelle erreichen schiebe ich den Stachel behutsam bis zum Anschlag, eine runde Beschleunigung aus der Aufrollkurve, Olaf will heute auch noch fliegen, denke ich, das spart Zeit.

Fahrt halten im Steigflug, Motordrehzahl reduzieren, Klappen einfahren, es ist ein wenig bockig, graue, wässrige Wolken kommen näher, ich drehe aus der Platzrunde nach Norden. Die freiwillige Selbstbeschränkung nicht über 1500 Fuß zu steigen bringt uns die Randausläufer der Bergstraße nach Darmstadt deutlich näher. Durch das Tal am Melibokus fliegen, denke ich beim Anblick der vor uns liegenden Waldbereiche und werde durch die Ansage von Jürgen im wahrsten Sinn des Wortes begradigt, geradeaus nach Darmstadt, wir wollen doch dorthin sagt er. Sonst hat er immer gern etwas mehr Luft unter dem Flügel denke ich, aber er kann Luftraumgrenzen auch nicht außer Kraft setzen, und hier gehorcht auch er gnadenlos seinem Navi, das 100 Fuß vor Erreichen der Luftraumgrenze eine tödlich wirkende rote Linie und Meldung anzeigt, so als würde man 100 Fuß höher mit der Konsequenz von Abfangjägern rechnen müssen.

Ommm, ich glaube an mein Flugzeug, mein Flugzeug enttäuscht mich nicht. Flugangst ist irrational, ich denke trotzdem ein Gleitpfad ist im Falle des Falles ziemlich konkret. Aber was sage ich, Fliegen ohne Motor ist doch nur im Segelflug von Bedeutung. Da ist schon die nächste Lichtung in Sicht, zumindest beruhigt dies. Ich lenke meine Aufmerksamkeit auf die Bestätigung der Einstellungen und Anzeigen, Höhe, Drehzahl Motor, Drehzahl Prop, Öltemperatur, Kurs. Der Transponder meckert FL15, nicht höher, obwohl der Höhenmesser erst unter 1400 Fuß zeigt. Dass die Angabe der Flugfläche im Transponder immer auf 1013hPa bezogen ist wird mir erst später klar. Jedenfalls bringe ich die Flugsicherung nicht in Verlegenheit.

Wir knattern über Darmstadt, eigentlich sind wir jetzt erst unter der 1500-Fuß-Zone. Der August Euler Flugplatz taucht auf und ich sage, hier in der Nähe wohne ich. Da muss ein grünes Haus sein, das von meinem Nachbarn und direkt daneben.... Das Grün platzt hervor und ich neige die rechte Tragfläche um selbst etwas sehen zu können. Die Dynamic rennt jedoch gnadenlos mit den Settings, 180-200 km/h trotz spürbarem Wind. Bisher alles andere als gemütlich. Böen machen den Flug bisher, trotz aktiver Steuerung, zu einer wackeligen Angelegenheit. Bloß nicht höher steigen, nicht zu schnell werden. Richtung Rheintal beruhigt sich das ganze ein wenig. Ich steuere Oppenheim an und meine es wäre Mainz-Finthen, das liegt jedoch hinter der Faltung meiner Karte. Das Navi weiß es besser, ich bestätige nach Umschlagen meiner Karte und korrigiere den Kurs. Erster Blick auf die Skyline von Frankfurt, zwischen einem grauschwarzen Band am Boden

und einem ebenso drohenden Deckel aus Wolken ragen die Türme wie eine Maschine aus ihrer dampfenden Umgebung hervor. Man meint den Herzschlag einer Großstadt zu verspüren und den Anspruch ihrer Internationalität bei der Suche nach den einschwebenden großen Brüdern der Passagierflugzeuge, doch noch sind keine auszumachen, als uns mal wieder eine Böe erwischt und ich meine Gedanken und Gefühle auf das Eindämpfen der großen Amplituden unserer kleinen Ausgabe lenken muss, der wir uns anvertraut haben. Mein Blick will seitlich auf den Tragflächen entlangwandern, doch es ist nicht so, wie ich es in einem Segelflugzeug gewöhnt bin. Das knallende Schlagen der Flügelenden passiert hier nicht im Außenflügel sondern es dreht gleich das gesamte Flugzeug um die Längsachse. Weil Jürgen sichtlich unberührt davon bleibt, lasse ich mir auch nichts anmerken, Kurzflügelcharakteristik vermutlich, wie muss das beim Maßstab 1:50 erst sein, denke ich.

Vor uns steigt das Gelände leicht an und im Hintergrund erscheint der Taunus wie eine schwarze Wand. Das Navi signalisiert den Kurs auf Finthen und ich meine mich zu erinnern, dass der Sendeturm südlich davon schon immer die Landmarke zur Orientierung gewesen ist. Ich fliege einen Bogen um ihn herum und wir können den Flugplatz endlich ausmachen. Normalerweise ist hier das Einfädeln der Airliner auf Frankfurt zu sehen, doch heute ist Landerichtung 25, und sie kommen von Osten.

Meine Karte ist kurz über Frankfurt gefaltet. Ich lasse den Knüppel nicht den Bruchteil einer Sekunde los und bitte deshalb Jürgen die Karte für mich umzufalten. Bei nochmaliger Überquerung des Rheins verlassen wir den Rheingau und fliegen in den Taunus ein. Die hochstehenden gekrümmten Wolkenfetzen erinnern an Windscherungen aus denen Lentikulariswolken entstehen, diese sind allerdings tiefer und verraten die bewegte Geografie hinter dem Taunus. Hier können wir auf 4500 Fuß steigen erklärt Jürgen. Ich beginne mit dem Steigflug mit mehr Gas und meine, 3500 reichen uns doch auch. Wie gelernt fliege ich das Procedere >Übersteigen und auf die Flughöhe Einschwingen, durch Umsetzen in Geschwindigkeit<. Plötzlich drückt Jürgen den Knüppel nach vorne, wir dürfen doch nur 3500 Fuß max. fliegen meint er und ist wieder Opfer seiner roten Linien auf dem Navi geworden, die ihm vermutlich unterbewusst schon wieder den Einsatz von Abfangjägern signalisiert haben wollen.

Nach Erreichen der tatsächlichen Luftraum C 4500-Fuß-Zone drehen wir nach Nordosten Richtung Anspach und fliegen nördlich des Taunushauptkamms. Das GPS sagt 230 km/h und meine Geschwindigkeit auf dem Stau lediglich 170 km/h. Das Delta bedeutet Wind und zwar von hinten. Die Spurenleserei in den Wolken bewahrheitet sich, unser Flieger scheint zum Spielball der Gewalten zu werden. Jürgen rät ruhig zur Reduktion der Leistung, während es um alle Achsen des Flugzeugs ziemlich beutelt. Mir erscheint die Situation ziemlich aussichtslos, nach Süden geht es nicht, da ist Frankfurt, vor uns wird der Taunus mächtiger, denn wir fliegen auf den Feldberg zu, im Norden regnet es und verspricht eher noch mehr Unwirtlichkeit und zurück, nee, das war nicht der Plan. Frankfurt Skyline, Weltstadtflair, querab, welche Spinner versteigt sich angesichts unserer Situation wohl in eine solche Gedankenwelt, mit Sicherheit niemand der jetzt mit uns im Flugzeug säße. Anspach wird zum Anker und ich erinnere mich, dass ich schon dort gelandet bin, zwar als Mitflieger aber immerhin. Warum muss dieser Platz ausgerechnet hinter dem Feldberg liegen und hinter unüberwindlich scheinenden Hügeln, nur Wald. Ich male mir aus, dass starke geografische Formationen auch starke Turbulenzen erzeugen und da, wo wir gerade hinwollen, haben wir Musterexemplare. Die Wolkenbilder bestätigen meine Annahme. Endlich Anspach in Sicht, kein sichtbarer Flugbetrieb (die kennen wohl ihre Gegend) und Jürgen spricht die erlösenden Worte, „Rechts abdrehen Richtung Metro“. Ich sehe das Tal, das uns in die Nidderau entlässt und die Kursrichtung Offenbach verheißt „Flachland“.

Die Turbulenzen beruhigen sich und mit dem Auftauchen der ersten einfliegenden „Dickschiffe“ nach Frankfurt erlaube ich mir langsam wieder Leute, die dabei an Weltläufigkeit und Metropole denken, nicht mehr als Spinner zu bezeichnen.



Sinken auf 1500 Fuß, kein Problem, einsetzender Regen, kein Problem, die Skyline von Frankfurt leuchtet golden, über uns die Airliner zur 25 rechts und 25 links. Bei der Höhe und Entfernung zur Landebahn fallen die ja wie ein Stein, denke ich mir. Dagegen ist unser Vogel ja nahezu ein Segelflugzeug. 1500 Fuß sind wie Tiefflug. Die Befeuerung von Frankfurt ist gerade so zu erkennen. Macht deine Kamera auch Bilder, fragt Jürgen. Anscheinend ist der Taunus auch nicht spurlos an ihm vorübergegangen. Nur den Schalter auf „on“ stellen sage ich. Er lässt sich einfangen von dem Zauber aus Licht und Bewegung, die Sensoren atmen wieder und registrieren Weltstadflair. Und wir? Wieder dabei, oder besser gesagt, zwischendrin.

Die Pflichtmeldepunkte von Egelsbach sind unsere Marker und erinnern uns dass auch durchaus einer quer kommen kann. Rausschauen ohne sich einfangen zu lassen vom Licht, das der Abendhimmel kurz vor der drohenden Dunkelheit malt, ich gehe den Routinecheckablauf der Instrumente durch. Über Dieburg setzt noch mal Regen ein, wir sitzen ja im Trockenen meint Jürgen.

Jürgen setzt eine Meldung über Funk ab und ich orte den Reinheimer Platz auf Anhieb, was nicht immer so ist, trotz spätem Tageslicht, das durch die schwarzen Wolkenschichten noch schwächer wird. Eindreihen in die Platzrunde, Landekonfiguration, Heimat. Wir setzen ohne Probleme auf und rollen auf der Bahn zurück.

Stunden machen? Übungsflug? Um später von A nach B zu kommen, denke ich. Nein, vielleicht ist auch A nach A Zweck genug um lernen zu können und jemand anders zu werden als wir sind.

Roman Suchy