


Cockpit Stories für den Sportfliegerverein ACL Ludwigshafen

Up, up and away...

von Dieter W. Müller



In Dankbarkeit an meine Fliegerfreunde –
anlässlich des 25jährigen Bestehens des ACL,
an dessen Gründung ich mitwirken durfte.



INHALT

Seite

Reportage „Die Fliegerei“	3 - 42
Kurzbiografie im Anhang	43 - 47
Impressum	47

Drygalla landete an der rechten Seite des Weser Fahrwassers, in etwa bei Wremen oder Dorum, lief, so schnell er konnte, ins Dorf und holte sich einen Kanister (20 l) Autobenzin (Super) mit dem er den Flugplatz erreichen konnte. Normalerweise wird A100 Sprit getankt, also 100 Oktan. Aber die paar Meilen mit Superbenzin waren gefahrlos zu fliegen. Nun musste er aber schnell mit dem Kanister zurück zum Flieger, damit der vor dem auflaufenden Wasser noch starten konnte. Das hatte eben noch geklappt und er stieg nach der Landung strahlend aus dem Flugzeug aus. Er hatte wohl es wohl wissend unterlassen den Turm des Flugplatzes zu unterrichten, da er dann verpflichtet gewesen wäre, den Vorfall bei der Polizei zu melden und der Luftaufsicht einen Bericht zu schreiben. Natürlich war das eine Verletzung geltender Vorschriften, entsprach aber dem Naturell des Drygalla.

Ich weiß natürlich nicht ob der Stern Reporter, der Drygalla bat, mit ihm nach Griechenland zu fliegen um eine KZ-Insel von oben zu fotografieren, von der Notlandung wusste, oder ob er ihn gerade deshalb anheuern wollte. Zu dieser Zeit herrschte ein Obristenregime in Griechenland, das nicht gerade zimperlich mit seinen Kritikern umging. Natürlich konnte niemand die KZ-Insel besuchen, deshalb wollte der Stern die Anlagen aus der Luft fotografieren. Drygalla sagte zu und so kamen die einzigen Fotos von dieser Anlage zustande. Dazu flog er, wie Weiland der Kamikaze Pilot aus der Sonne heraus, im Sturzflug an. Der Reporter sagte später, dass er schon häufiger mit Privatpiloten gearbeitet habe, aber noch nie mit so einem „Verrückten“.

All das ging mir durch den Kopf als ich an einem sonnigen Sonntagmorgen zum Flugplatz fuhr. Ich traf auf einige ältere Herren und auch ein paar Jüngere, die am Tresen der Flugplatz neipe herum lungerten. Ein paar andere Männer saßen auch draußen und zu denen gesellte ich mich. Alle behandelten mich als würden sie mich schon seit Jahren kennen. Es ging um die Voraussetzungen und Kosten für einen Flugschein für VFR (Visual Flight Rules). Ich hörte mir alles genauestens an und entschied mich an diesem Morgen den Pilotenschein (PPL) zu machen.



Schulmaschine D-EIHI (Cessna 152)

Die Voraussetzungen waren vor allem die Mitgliedschaft im Luftsport Verein (LSV) Worms, ein polizeiliches Führungszeugnis und die flugmedizinische Untersuchung. Dann jede Menge Bücher, Karten, Navigations-Dreiecke, Zirkel, Navigations-Rechner u.v.a.m. Meine Auslagen beliefen sich wohl auf so DM 1,000 (500 Euro). Nachdem ich bei der Bezirksregierung als Flugschüler angemeldet war, durfte ich meine erste Flugstunde machen.

Als Fluglehrer wurde mir Karl Bredhauer zugewiesen, ein älterer Pilot, der sowohl in der Luftwaffe der Wehrmacht, wie auch der Bundeswehr geflogen war. Er war „rauh“ und „herzlich“ - so wie ich es mir wünschte. Die älteren Herren waren noch alle während der Wehrmachtszeit geflogen und sehr freundlich, mit der Ausnahme des Flugleiters, Herrn Sauer, der sich zu viel Autorität anmaßte. Er war ein ausgemachtes Arschloch! Aber man hatte keine Wahl, man musste mit ihm auskommen. Ein anderer Mitarbeiter bei der Luftaufsicht war Herr Stauder, der später meine Ausbildung übernehmen würde, weil ein Fluglehrer immer eine Mindestanzahl von Schülern ausbilden muss, um den Status zu erhalten.

Es war der 16.8.1986, als mein Fluglehrer, Herr Bredhauer, mich zum ersten Einweisungsflug mitnahm.

Es war der 16.8.1986, als mein Fluglehrer, Herr Bredhauer, mich zum ersten Einweisungsflug mitnahm. Wir benutzen eine vereinseigene Cessna 152, eine kleine Maschine mit 90 PS. Nach einer äußerlichen Sichtkontrolle, rollten wir zum Start, nachdem mir vorher Instrumente und Bedienelemente gezeigt worden waren. Nun war ich ja nicht ganz unbedarft, was Kurs, Geschwindigkeit betraf, aber das Vertikale war mir nun doch nicht ganz klar. Aber um 10:00 schob Bredhauer, rechts sitzend, die Gase rein und bei 60 Knoten hob er die Maschine ab. Ich hatte sofort ein Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit, etwas mehr noch als auf einem Boot auf der Nordsee, obwohl – das war auch erhabend. Aber nun saß ich im Flieger und musste, Kurs, Geschwindigkeit, Trimm, Steuer (kein Knüppel) Klappen und Pedale unter Kontrolle bekommen. Ich will nicht sagen, dass mir das nun so einfach gelang, aber ich bekam doch eine gute Vorstellung. Das Problem bei der Fliegerei ist ja nicht der Start, sondern die Landung. Ich lernte bereits am ersten Tag die optischen Lande-



Schulmaschine D-EIEE (Cessna 172)



Zum 25-jährigen Bestehen des ACL – eine Reportage von Dieter W. Müller, Gründungsmitglied

DIE FLIEGEREI

Meine Frau, Jo Anne, war zu ihrem Feldwebel-Lehrgang in den USA, während ich oft auf der Terrasse saß und die vielen Privatflugzeuge, in einiger Entfernung immer in die gleiche Richtung vorbei flogen. Ich hatte ein US Koffer-radio, mit dem in Deutschland nicht öffentliche Frequenzen abgehört werden konnten. Dazu gehören eben auch die UKW Frequenzen oberhalb von 108 MHz. Es dauerte nicht lange, bis ich die Frequenz des Wormser Flugplatzes hörte...

Bereits in Bremerhaven hatte ich Bekanntschaft mit verschiedenen Fliegern gemacht, vor allen in der Flugplatzbaracke die ja nahe der Bootsliegendeplätze lag. Reinhard Mey war mit seinem Lied „Über den Wolken“ herausgekommen, eine Ode an die Fliegerei, gerade auf dem Markt. Die Bedienung, Tove, eine Dänin, begrüßte mich immer als „Fidel Castro“, aber sie war sehr nett. Später hatte ich erfahren, dass sie die Frau eines bekannten Piloten war. Man traf sich üblicher Weise vor allem dann, wenn das Wetter schlecht war, zum Beispiel bei Nebel. Der hielt uns im Hafen fest und die Piloten am Boden. So kam es oft zu einem ulkigen Erfahrungsaustausch, bei dem sicherlich auch einiges hinzu gedichtet wurde.

Ein ehemaliger Geschäftspartner, Hartmut Hoops, ein mir gut bekannter Architekt, mit dem ich auch zusammen gearbeitet hatte, sowie der Sohn des „Arisierers“. „Teff Schröder“ waren Piloten. Durch Hartmut Hoops war ich an einen Porsche gekommen. Für Herbert Ahrens hatte ich Häuser verkauft und war auch mit seiner Frau ein wenig besser befreundet. Er lud mich einmal zu einem Flug nach Emden ein. Außerdem war ich einmal mit dem Kleinflugzeug nach Norderney geflogen. Auch mich interessierte das Fliegen sehr. Zu meinen ersten Büchern hatte „Mein Mann der Rennfahrer“ von Elly Beinhorn gehört. Sie war die Ehefrau von einem der weltbesten Rennfahrer, Bernd Rosemeyer aus Lingen. Sie war eine hervorragende Pilotin und hatte einen Rekordflug mit einer 90 PS Klemm gemacht bei dem sie in 24 Stunden 3 Kontinente beflogen hatte (Europa, Afrika und

Asien). Ich hatte aber auf den Beginn einer Ausbildung verzichtet, da sich meine Einkommensentwicklung verschlechtert hatte. Trotzdem hörte ich gerne zu und es wurde ja immer heiterer, je mehr Bier und Korn getrunken wurde. In der Runde gab es einen Piloten, der wegen seines Draufgänger-Gehabes teils bewundert wurde, oder auch Ablehnung fand. Sein Name war Drygalla und der hatte das Fliegen noch während des Krieges gelernt. Eines Tages ging ihm, kurz vor dem Flugplatz von Bremerhaven, der Sprit aus und er musste notlanden. Es herrschte gerade Ebbe und das Watt war sehr solide, vor allem, wenn es unter starker Strömung lag und sich Sandbänke bilden konnten.



Wormser Flugplatz 1987 - EDFV



links: Karlheinz Volz mit Tochter und Ehefrau, hinten: Herbert Mische, rechts: Rosemari Mische, Gottlieb Dreher

zeichnen, die Platzrunde, die Sinkgeschwindigkeit und auch die minimal Geschwindigkeit beim Aufsetzen, die Bedienung der Landeklappen und die Bremswirkung. Es war alles fremd, aber es machte mir viel Spaß.

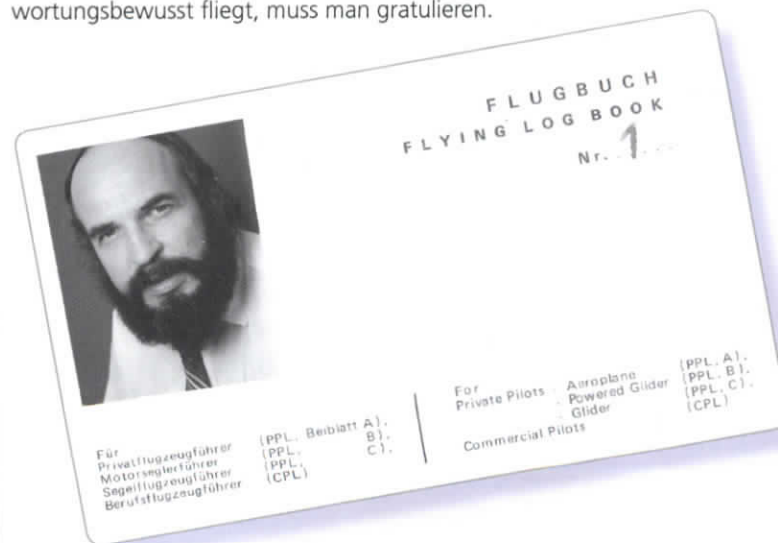
Natürlich war ein Einweisungsflug nicht genug, es sollten derer drei werden. Die Flüge waren dafür vorgesehen sich mit den Elementen vertraut zu machen, Kompass justieren, Routine- sprechfunk mit dem Turm zu führen, obwohl ich ja noch kein Sprechfunkzeugnis hatte, was neben dem theoretischem Flugunterricht auch noch erworben werden musste. In deutscher Sprache – nur für Deutschland, noch nicht einmal Österreich, für In- und Ausland, weltweit in englischer Sprache. Ab dem 23.8.1986 begann der „Drill“, nur noch Platzrunden, mit Landungen zum vollen Stopp, Rollen zum Start, Neustart wieder und wieder, bis man dann auch „Durchstarten“ durfte, also herunter bremsen bis 10 km/n oder so, Klappen rein, Mischung fett und Gas geben. Natürlich war der Fluglehrer mit in der Maschine, half aber weniger und weniger.

Einweisung in die Theorie

Die Theorie war auch nicht so ohne. Ich hatte 6 Lehrbücher, Navigation, Meteorologie, Flugrecht, Aerodynamik, Technik sowie allerhand zusätzliches Material. Das Problem war auch, dass der Flugschein PPL keinerlei Instrumentenkunde erfordert, ja sogar ablehnt. In der Wirklichkeit kann sich aber kein Pilot davon frei sprechen, dass er nicht in gewissen Situationen Instrumente zur Hilfe nehmen würde. Das ist gut für den übrigen, umgebenden Flugverkehr, ist aber auch gut für den Piloten selbst. Die Sicherheit wird erheblich erhöht. Allerdings besteht auch die Gefahr, dass der Pilot sich zu sicher fühlt, die Interpretation der Instrumentenanzeige aber nicht beherrscht und dadurch Gefahren hervorruft. So wurde der geforderte Lehrstoff eingepaukt und das, was man an Instrumentenkunde benötigt, wurde von Piloten untereinander ausgetauscht. Ich lernte alle, damals vorhandene Verfahren. Das war die (alte) Funk – Kreuzpeilung, die Anzeige des VOR (Omnidirectional Radio Range) zusammen mit den unterschiedlichen Ausführungen, den Transponder, den Funkpeilsender für den Fall eines Absturzes. Außerdem lernten wir Landen durch Radarführung von den Kameraden des benachbarten amerikanischen Militärflugplatzes. Ein Minimum von Instrumentenanwendung sollte

gelehrt werden. Das Problem beim IFR (Instrument Flight Rules) ist nämlich nicht das Verstehen der Instrumentenanzeigen, sondern das Fliegen ohne Sicht. Das erfordert einen erheblichen Umfang an Übung. Ungeübte schmierern nach wenigen Minuten ab. Das Fliegen ohne Sicht muss intensiv trainiert werden. Dabei setzt der Pilot einen Helm auf, der ihm nur das Ablesen der Instrumente erlaubt, außerdem sitzt ein Co-Pilot neben ihm. Auch erfahrene Piloten müssen immer in Übung bleiben um zuverlässig ohne Sicht fliegen zu können. Eine andere Bestimmung, nämlich das Fliegen über 10,000 Fuß (3,000 m), ist physisch sehr gefährlich, weil man die Wirkung, die durch den geringeren Sauerstoff Gehalt der Luft entsteht, nicht wahrnimmt. Nach wenigen Minuten in erheblich größeren Höhen ist der Pilot nicht mehr Herr seiner selbst und merkt es nicht. Ein tödlicher Fehler kann jederzeit auftreten und der Pilot ist nicht in der Lage Korrekturen einzuleiten. Aber die Wahrscheinlichkeit über 10,000 Fuß zu fliegen zu müssen ist selten, nach in Deutschland geltenden VFR Regeln nicht erlaubt. Aber in anderen Ländern durchaus üblich (Russland). Außerdem besteht in großer Höhe die Gefahr der Vereisung, und nur wenige Privatflugzeuge haben Enteisungsanlagen. Bei festgestellter Vereisung muss der Pilot wärmere Luftschichten aufsuchen. Dazu ist ein Außenthermometer eingebaut. Aber man kann an der vorderen Flügelkante auch sehen wenn sich Eis aufbaut. Fliegen im Winter bedeutet nicht automatisch „Vereisung“. Es ist eine Kombination von Luftfeuchtigkeit, Außentemperatur und Geschwindigkeit, die beobachtet werden muss. Ich habe selbst viele Flüge beim sonnigem Winterwetter gemacht und habe jede Minute davon genossen.

Insgesamt umfasst der Fragenkatalog für PPL etwa 2.000 Multiple Choice Fragen. Der Wissensumfang entspricht etwa dem eines Ingenieurs. Der Fragenkatalog für Ärzte umfasst etwa 2.400 Fragen. Jedem, der das Fliegen erlernt und verantwortungsbewusst fliegt, muss man gratulieren.



Mein erster Alleinflug

Der 26.10.1986 war ein schöner Spätsommer Tag, Heute sollte ich meinen ersten Alleinflug absolvieren. Ich hatte etwas mehr als 40 Landungen gemacht, keine davon war kritisch, selbst Landungen bei Seitenwind waren geübt worden. Aber sicherlich war ich aufgeregt. Jo Anne war auch mitgekommen. Ich hatte ein Oberhemd mit Krawatte an, die ja abgeschnitten werden würde, wenn die Landungen anstandslos blieben. Die



EDFV - Stimmung bei Sonnenuntergang, wie bei meinem ersten Alleinflug

Sonne stand schon, dunkelrot, eben über dem Horizont. Die Startbahn 24 (ungefähr 240 Grad) war verfügbar. Start und Landung also gegen die untergehende Sonne. Es lag schon leichter Dunst über dem Boden, ein wirklich toller Anblick, wenn nicht, ja, wenn nicht mein erster Alleinflug anstehen würde, dann wäre alles bestens. Viele Flugkameraden standen nicht am Tresen der Kneipe, sondern am Zaun mit tollen Blick auf die Start/Landebahn. Ich erhielt letzte Anweisungen (Platzrunde), machte die Außenprüfung der Maschine (D-EIHI) (Delta Hotel India) und setzte mich hinein. Alles ging routinemäßig. Als ich meine Flugabsicht über Funk an den Turm übermittelte rutschte mit das Herz schon tiefer, aber nicht in die Hose. Nach der Freigabe war ich aber wieder ganz ich! Ich rollte zum Startpunkt, Zündkontrolle (2 Magnete), Gas rein und ab gings.

Die Abhebegeschwindigkeit wurde schnell erreicht, ich hob ab, was für ein Gefühl, die Maschine stieg schneller, flog schneller, reagierte schneller und nach rechts gab es unbehinderte Sicht, der Fluglehrer mit ungefähr 90 kg fehlte. So überschob ich die Höhe von 1.300 Fuß aber korrigierte schnell und schon hatte ich den Punkt erreicht an dem ich die Landung einleiten musste. Mehr Klappe um nicht zu schnell zu werden, dann 100 Fuß über dem Rhein und kurz nach Anfang der Landbahn setzte ich auf. Der Fluglehrer gab Anweisung noch eine Runde zu fliegen. Nun, ganz ruhig wickelte ich den Flug ab und konnte die Herrlichkeit des Fliegens genießen, den Sonnenuntergang, die Dämmerung, die milde, ruhige

Luft, es war berauschend. Auch diese Landung klappte gut. Dann der Fluglehrer: Noch eine Runde bitte! Und schon war ich wieder in der Luft. Jetzt hatte ich sogar Zeit auf meine Flugkameraden und Gäste zu achten. Völlig ruhig rollte ich, nach guter Landung, mit der Maschine vor die Halle. Die Kameraden schoben sie hinein. Ich fühlte mich wie auf Wolke 7! Dieses Gefühl, so verstand ich, konnte es nur einmal geben, wie den ersten Orgasmus. Aber letzteren vergisst „Mann“, aber den ersten Alleinflug gibt es nur einmal, und man vergisst ihn nie! Am Abend hatten wir noch eine kleine Veranstaltung vom Verein aus. Ich fühlte mich wie ein Star, war aber nicht aufgedreht. Der Junge aus Golzwarden hatte es geschafft; Kapitän bis 50 BRT in internationalen Gewässern, und nun schon (fast) Pilot. Jo Anne schenkte mir einen goldenen Ring (Kombination von Rot- und Gelb Gold) von den Black Hills von Dakota, den ich immer noch trage. Vor allem wegen des Andenken an die Indianer, die des Goldes wegen vertrieben wurden oder sterben mussten. Aber, was für ein herrlicher Tag! Ich war einfach glücklich.

Der erste Alleinflug war ein Erlebnis, wie ich es nie erlebt hatte und nie wieder erleben würde.

Sicher, ich hatte viele fantastische Segeltörns gemacht, kritische Situationen durchgestanden, einige davon waren nur mit eisernem Willen zum guten Ende geführt worden, ohne Schaden an Leib und Seele meiner Mitsegler, andere waren einfach nur schön, .z.B. Die Einfahrt in das Oslo Fjord, nach ca. 800 Seemeilen, dann durch die herrliche norwegischen Küstenlandschaft, oder die Ankünfte in Lemvig oder Ærøskøbing. Oder der Törn von St. Tropez nach Calvi (Korsika), vor dem Mistral (Windstärke von 10 – 6, abnehmend je weiter wir nach Osten segelten) in 6 Stunden. Was würde die Fliegerei mit mir machen?

Die Flugausbildung ging unvermindert weiter. Fremde Flugplätze anfliegen, mit und ohne Fluglehrer, dann mit Flugauftrag. Einmal hätte ich bald einen Fehler gemacht in dem ich einen Flugplatz sah, der keiner war. Das hatte mich nervös gemacht, aber auch cleverer. Das ist mir nie wieder passiert, Ich hatte zwischenzeitlich gute Kameraden um



Mein Flugschein - PPL(A)



Prüfungskandidaten nach der BZF Prüfung in Edelsbach. Richard Fellenz, Robert & Uli Schmidt



Mit Michael Stelzer auf dem Fliegerball



Am Platz mit Maren (und ganz links Peter Schweizer ohne „t“)

der Arbeit im Labor? Ich weiß es nicht. Er war auch noch nie verheiratet gewesen, ich bezweifle auch, dass er zu irgend einem Zeitpunkt, während dessen wir uns nahe waren, eine Freundin gehabt hätte. Auch trank er absolut keinen Alkohol, nur Apfelsaftchorle. Er trat sehr bescheiden auf, hatte aber große Kenntnisse in allen Bereichen der Fliegerei. Für mich ein Glücksfall dass wir uns so gut verstanden und ich ihn zu allen Problemen befragen konnte. Auch hatte er einen Kunstflugschein, aber wir hatten in Worms keine kunstflugeeignete Maschine, die kam nur sporadisch für ein paar Tage und die Kunstflieger charterten sie während dieser Tage. In den Jahren traf ich Peter fast täglich, aber weder hat er mich je zu Hause besucht, noch ihn in Bad Dürkheim. Nach einer Weile kaufte er sich einen Porsche 924. Ich habe mich damals gefragt und frage mich immer noch, ob er durch diese Fahrzeuge seine offensichtlichen Probleme überdecken wollte. Es war Peter, mit dem ich die Radar gestützten Landeanflüge ohne Sicht geübt habe.

Michael Stelzer dagegen, war eher permanent präsent auf dem Flugplatz. Er hatte einen Mitsubishi Autohandel, hatte eine gut aussehende Frau, die aber höchst selten am Platz erschien. Michael teilte offenbar seine Zeit zwischen dem Tennisplatz und dem Flugplatz auf. Am Tennisplatz erzählte er von seinen Flugerlebnissen, am Flugplatz von seiner Passion, dem Tennis. Er ließ seine Tochter, Maren, auch den Flugschein machen. Die, sehr gut aussehende, Schwester hatte daran kein Interesse.

Unter den Fliegern hörte man nicht viel von Michael. Großes Auto, eher nicht sozial im Umgang mit den Kameraden, obwohl er dort auch täglich „rumhing“. Das größte Manko allerdings war, dass er nie alleine flog. Immer musste Peter mit. Aber oft hatte der anderes vor und war nicht besonders glücklich über diese Verpflichtung. Man sagte auch, dass Michael nie allein geflogen sei, und das er bei den sogenannten „Alleinflügen“ immer einem Flieger gefolgt sei, sogar bei dem vorgeschriebenen Dreiecksflug.

Er nahm auch nie seine Tochter mit um ihr etwas zu erklären, denn seine Maschine, eine Beechcraft, hatte ein anderes Propellersystem, einen sogenannten „Verstell-Propeller“. Der

Angriffswinkel der Propellerblätter konnte verändert werden, die Geschwindigkeit so verlangsamt oder beschleunigt werden, ohne das man die Motorumdrehungen erhöht oder verringert. Es wäre sicherlich interessant gewesen, wenn er Maren und mich einmal mitgenommen hätte. Aber mir ist nicht bekannt, ob sie überhaupt wusste, dass er nie allein flog.

Als das GPS für die Fliegerei entwickelt war, war Michael der erste, der sich diese Gerät zu einem sündhaften Preis von ca. DM 800,00 (400,00 Euro) gekauft hatte und es mit in die Fliegerkneipe brachte um vor allen Gästen an dem Gerät rumfummelte. Kein Gerät kann das Wissen des Piloten ersetzen. Wenn der Pilot eine solide Kenntnis in allem Bereichen der Fliegerei und den damit verbundenen Vorschriften hat, dann kann jedes Gerät hilfreich sein und das Fliegen eventuell auch sicherer machen. Wenn man aber den Geräten blind vertraut, dann sind Besatzung und Flugzeug aufs Höchste gefährdet.

Maßeinheiten und Vorschriften

Nach dem Krieg übernahmen die Amerikaner die Lufthoheit über Deutschland und führten die, von der FAA (Federal Aviation Administration), erlassenen Vorschriften ein. Das heißt die früher, in ganz Europa, geltenden metrischen Einheiten wurden durch Anglo-Amerikanische Einheiten ersetzt. So wurden aus Metern - Fuß, aus Grad Celsius – Fahrenheit, aus Millibar Luftdruck – Inch, aus Kilometern Entfernungen wurden (US) Meilen, aus Kilometer Geschwindigkeit wurden ebenfalls (US) Meilen, aus Knoten (Geschwindigkeit in Seemeilen) wurden ebenfalls Meilen u.v.a.m. Bei einigen Werten wurde beide Einheiten benutzt - z.B. beim Segelflug. Ganz Westeuropa nahm diese Umstellungen hin. Der, sich bildende Ostblock, blieb bei den metrischen Werten. Auch nach der Gründung der UN Organisation ICAO (Montreal, Kanada) die für die weltweite Annahme gleicher Vorschriften und Maßeinheiten sorgen sollte, scheiterte an den Amerikanern und ließ die unterschiedlichen Maßeinheiten zu. Dafür wurden die Luftraumaufteilungen global akzeptiert, die Anflugverfahren sowie die Luftstraßen, ausgestattet mit Funknavigationsgeräten, die den Vorschriften der UN Radio (Frequenz) Behörde entsprachen. Dazu Flugpläne, Wetterprognosen, Navigations-Karten. Im Westen ging die Ver-



Uwe und Solweig

Edelsbach bei Frankfurt, wo viele Geschäftsmaschinen untergebracht waren. Uwe war Flugleiter in Frankfurt gewesen, dann aber dem Alkohol verfallen und leider ging's mit ihm abwärts - unaufhaltsam!

Kurz nach der bestandenen Prüfung sprach mich der Vorsitzende des LSV an und fragte ob ich denn nicht das Sprechfunk Training übernehmen wollte. Ich war sprachlos, hatte ich doch noch nicht einmal den Flugschein. Doch ich machte es dann auch. Keiner meiner Schüler hat je die Prüfung nicht bestanden.

Auf dem Flugplatz kam es am Heiligen Abend 1986 zu einem schönen Erlebnis

Wir standen alle am Zaun, es hatte leicht geschneit. Maren Stelzer, Tochter von Michael, war auch dabei, und Stefan, ein Auszubildender Flugzeugtechniker. Irgendwie hatte wir das



Besuch aus der Schweiz - Heiligenabend 1986

Gefühl es würde etwas Ungewöhnliches passieren, an diesem Nachmittag des 24.12.86. Dann, wie aus heiterem Himmel, es war aber auch diesig vom Schnee, tauchte ein Lear Jet aus dem Schweiz aus dem Nebel hervor und landete mit scharfem „reverse thrust“ (Schubumkehr). War's der Weihnachtsmann? Ein Erlebnis wie dieses, nicht besonders wichtig, kann wohlthuende Gefühle für lange Zeiten erzeugen. So war das – Weihnachten 1986! Wie freute ich mich auf das Fliegen, die Erlebnisse, die Neugierde. Würde sich das alles zeigen?

Es gab noch 3 Hürden: den Dreiecksflug, mindestens 250 km/h ohne Fluglehrer mit Landungen auf jedem der

3 Plätze, die Landung ohne Motor an einem bestimmten Platz, und das zweite Muster, in diesem Fall eine Cessna 172, D-EIEE, viel größer als die Cessna 152. Als ich zum Platz kam um einen Einweisungsflug auf der C-172 zu machen, war mein Fluglehrer nicht anwesend, aber Gottlieb gab mir einen Flugauftrag und ich machte mich selbst bekannt mit der Maschine. Das Fliegen erschien mir sogar einfacher. Mit dieser Maschine müsste ich meine Landung ohne Motor machen.

Dann kam die Einladung zur theoretischen Prüfung in Koblenz. Ich muss sagen, ich war noch nie in meinem Leben, von deutschen Beamten, so höflich und zuvorkommend bedient worden. Die Prüfung bestand ich auf Anhieb und mit einem sehr guten Ergebnis. Die Fragen waren in der Tat etwas trickreich: Eine Antwort war richtig, eine andere könnte richtig sein, eine könnte falsch sein und die letzte war falsch. Die Mischung konnte so manches Haupt zum Rauchen bringen. Aber nicht mich – ich war überhaupt nicht nervös. Wenn ich sorgfältig lesen würde, dann käme ich auf die richtige Antwort. Und so war es dann auch.

Ich flog etwa 46 Stunden vor meiner praktischen Prüfung, die 23.6.1987 statt fand.

Sie wurde von einem Landsmann aus Husum abgenommen. Alles klappte wie geschmiert. Aber Erleichterungen hatte man mir nicht eingeräumt. Nach der Prüfung ist mir strengstens empfohlen worden, die Übung: Landen ohne Motor auf einen bestimmten Punkt, mindestens einmal im Monat zu üben. Aber auch die „alten Hasen“ bekamen das nicht hin und ärgerten sich selbst darüber.

Ein paar Tage später hatte ich meinen Flugschein. Ein Ereignis ja, aber eine Überraschung nicht mehr. Ich hatte gebüffelt, Zeit und Geld aufgewendet. Ich hatte ihn mir verdient. Der Erhalt des Scheins war mit meinem Alleinflug nicht vergleichbar! Dennoch – jetzt war ich frei!

Mein Flugbuch sagt nichts darüber, aber mein erster selbstständiger Flug war auf der D-EIHI (C-152). Einem Modellflugzeugpilot war sein Modellflugzeug auf der anderen Rheinseite entfliegen und er bat mich mit ihm nach dem Flugzeug zu suchen. Das war eine Herausforderung, der ich nur sehr ungern nach kam. Das ganze Gebiet war von Hochspannungsleitungen überspannt, man darf - außer bei Starts und Landungen, 500 Fuß (150 m) nicht unterschreiten. Beim ersten Flug verletzte ich diese Vorschriften, aber wir fanden das Flugzeug.

Während meiner Ausbildung war ich auch viel mit Kame raden mitgeflogen. Jedes bisschen Erfahrung konnte hilfreich sein. Mit Peter Schweizer verband mich bald eine richtige Freundschaft. Er war Chemiker bei der BASF, fuhr früher, wie ich auch, Porsche und hatte sich, zusammen mit Michael Stelzer, das Flugzeug von Franz Josef Strauss gekauft. Michael war früher einmal Vorsitzender der Jungen Union gewesen und offenbar ein Strauss Bewunderer. Der war aber bereits gestorben, so kam er an das Flugzeug. Peter war nur sehr klein, schwächlich, mit einem ewig rotem Gesicht von dem sich immer wieder Hautreste lösten. Seine Hände sahen ebenso aus. Eine Folge



Interessantes Flugwetter - wenn man über den Wolken ist braucht man ein Loch, um wieder herunter zu kommen. (Worms)

besserung von Flugnavigationsanlagen schneller voran als im Osten. So wurden flächendeckend VOR Anlagen eingesetzt um die Navigation sicherer zu machen und die Anflüge zu erleichtern. Während meiner Zeit konnten Piloten bei entsprechender Ausrüstung der Flugzeuge die Steuerung auf das VOR Signal schalten und quasi ohne menschliches dazu tun landen. Das wurde aber nicht gemacht, vielmehr schaltete sich bei etwa 100 Fuß (30 m) ein Sprechgerät ein das ständig die Höhen angab. Von diesem Zeitpunkt an mussten die Piloten den Endanflug per Hand steuern, allerdings wurden sie dann vom Computer überwacht, der auch Alarm schlagen konnte, aber eingreifen konnte (durfte) er nicht. Das VOR konnte also das Flugzeug auf dem Landekurs halten und mit Zusatzeinrichtungen auch die Höhe und die Landegeschwindigkeit überwachen.

Im Luftraum müssen sich die Berufspiloten nicht all zu viel Gedanken machen, sie werden von der Flugsicherung nach Höhe und Kurs und Geschwindigkeit überwacht. Die meisten Privatpiloten genießen diesen Service nicht, sie mussten wissen was sie tun.

Die Geräte waren hilfreich, konnten aber die Verantwortung für den Flug nicht übernehmen.

Wie es bei IFR praktisch der Fall ist. Das hat sich auch mit dem GPS nicht geändert. Ich habe in den 90 er Jahren noch einige Flüge mithilfe von GPS gemacht, gut gefühlt habe ich mich dabei nicht. Es mussten mindestens 6 verschiedene Sa-

telliten empfangen werden können, die Amerikaner hatten die Möglichkeit alle oder einige der Satelliten, gemäß ihrer Entscheidungen abzuschalten, sie konnten darüber im voraus informieren, brauchten es aber nicht. Nein, eine Navigation nur mit GPS zu planen war nichts anderes als Leichtsinn. Die horizontale Führung war evtl. ausreichend, aber die vertikale nicht verfügbar. Das heißt, Flug- Beschränkungsgebiete wurden (zu dem Zeitpunkt) nicht erkannt, oder mussten vom Piloten mit der Karte verglichen werden.

Ein paar andere Informationen muss ich hinzufügen, damit einiges klarer wird. Es versteht sich von selbst, dass eine verlässliche Höhenangabe notwendig ist, die, zwischen Flugsicherung und mehreren Flugzeugen vergleichbar sind. So wird im VFR Verfahren bestimmt, dass die Höhenangaben unter 5.000 ft dem Luftdruck des überflogenen Gebietes entspricht. Das heißt, starte ich in Worms, das etwa 700 ft über dem Mittleren See Niveau liegt (MSL), dann zeigt der Höhenmesser 700 ft Höhe an obwohl die Maschine am Boden steht. Ein Pilot lässt sich den örtlichen Luftdruck vom Turm angeben, die Höhe des Platzes entnimmt er der Anflug Karte. Beträgt der Luftdruck 1020 hP und der Platz hat eine Höhe von 1000 ft, so muss mein Höhenmesser nach der Landung 1000 ft anzeigen. Je 1 hP beträgt der Höhenunterschied 3 ft. Im lokalen Bereich ist das nicht so tragisch, aber wenn ein Flugzeug von Bremerhaven, bei einem Luftdruck von 980 hP startet und nach Worms fliegt, wo 1020 hP herrschen, so ist das Flugzeug 120 ft höher als der Höhenmesser zeigt, umgekehrt 120 ft tiefer als angezeigt, also schon unter Wasser. Vom tiefen Luftdruck zum hohen, fliegt

du höher, von hohem Luftdruck zum tieferen fliegst du tiefer! Ohne das Umstellen des Luftdrucks über verschiedenen Gebieten kann das zu gefährlichen Situationen kommen.

Über 5.000 ft muss jedes Flugzeug den Luftdruck auf 1013,2 hP umstellen. Dazu kommt, je nach Kurs noch eine Höhe, die nach dieser Anzeige eingehalten werden muss: Von 001 – 180 Grad Kurs müssen 5.000, 7.000 oder 9.000 ft eingehalten werden, von 181 – 360 Grad 6.000 oder 8.000 Fuß. Das ist die „Separation“, sich quer kommende Flugzeuge können, bei Einhaltung der Vorschriften nicht zusammenstoßen. Das gilt auch in größeren Höhen, aber da wird ja zusätzlich noch kontrolliert.

Flugzeuge die nach IFR Regeln fliegen, halten zwischen 001-180 Grad 5.500, 7.500; oder bei 181-360 Grad 9.500 ft ein oder 6.500 oder 8.500 ft, je nach Kurs und alles bei 1013,2 hP. Theoretisch ist ein Zusammenstoß ausgeschlossen! Aber auch wenn ein VFR Flieger seine Höhe (über 5.000 ft) ändert ist er gehalten dieses der Luftaufsicht zu melden. Meine Erfahrungen mit der Flugsicherung waren nur positiv. Klar, präzise und freundlich!

**„Ein Flugzeug stürzt nicht ab!“
Eine These, die ich später jedem
Flugschüler als erstes mitteilte.
„Es wird abgestürzt!“**

Die heutigen Flugzeuge, Privat oder Kommerziell, haben alle einen sogenannten „Gleitwinkel“ Selten ist der unter 1:8, das heißt, die Maschine ist 1.000 Meter hoch so kann sie 8.000 Meter weit gleiten, wenn die Maschine(n) ausgefallen sind. Auch haben alle Maschinen einen mittleren Schwerpunkt, der bewirkt, dass es – selbst bei Ausfall aller Steuerungselemente in eine, nahezu horizontale Fluglage mit leichtem Abwärtswinkel kommt um die Minimalgeschwindigkeit zu einzuhalten. Das setzt voraus, dass das Flugzeug korrekt, nach der Tabelle, beladen sein muss. Ladung einfach rein schmeißen iss nich, auch nicht bei Überseeschiffen.

Noch vor einigen Jahrzehnten mussten Flugschüler ein Flugzeug aus dem Trudeln herausbekommen. Das ist heute kein Prüfungspunkt mehr, weil sie in den unteren Luftschichten in denen wir uns bewegen nicht ins Trudeln kommen, sie müssen zwangsweise da hinein gesteuert werden, das machen aber nur noch Kunstflieger, die eine gesonderte Prüfung ablegen müssen. „Normalen“ Piloten sind derartige Manöver strikt untersagt.

Mit diesem, und etwas mehr Grundwissen habe ich in der Vergangenheit fast alle Flugunglücke untersucht und fast alle Ergebnisse bereits kurz nach dem Unglück vorher gesagt. Besonders auch nach dem Absturz der Air France über dem Süd-Atlantik. Ein eindeutiges Pilotenversagen, wie es ja später auch durch die Black Boxen bestätigt wurde. Auf der anderen Seite wurde ein Pilot als „Held“ gefeiert, als er auf dem Wasser des Hudson Flusses bei New York „wässerte“. Das einzige was der Pilot gut gemacht hat, war, eine Stelle ausgesucht zu haben wo wenig Bootsverkehr herrschte. Ansonsten ist das herunter gehen auf das Wasser eine Routineübung (im Simulator) für

jeden Verkehrspiloten, und keine Heldentat. Er war insofern ein Held, als das er „kühlen“ Kopf bewahrt hatte. Er selbst hat ja sein „Helden Mythos“ auch stets in Abrede gestellt.

Halt, noch ein Punkt ist wichtig: die Sicht. Die Sicht muss nach allen Seiten mindestens 600 ft betragen. Wolken dürfen nicht berührt werden. Das Fliegen über den Wolken (bis zu einer Höhe von 10.000 ft) ist erlaubt, aber man muss ohne die Wolken zu berühren und nach allen Seiten mindestens 600 ft Sicht haben, um nach oben oder auch nach unten zu kommen. Das ist manchmal nicht so einfach, wenn es sich in der Nähe des Zielortes zugezogen hat. Mehr dazu weiter unten.

So – nun kann ich weiter machen mit den Vorgängen, die ich selbst mitgemacht habe, oder in meinem Umfeld passiert sind.

Wein-Ralley Bad Dürkheim

Fünf Tage nach der bestandenen Prüfung machte ich mit Gottlieb eine Einweisung (vorgeschrieben) auf der Piper PA 28 (D-EGPA). Die dem LSV gehörte und eher als Reisemaschine benutzt wurde. Die Geschwindigkeit war mit maximal 140 Knoten (Seemeilen (1.8 km) pro Stunde) auch nicht so berauschend. Vor allem schluckte sie dann viel Sprit. Mit 120 (220 km) Knoten flog man am wirtschaftlichsten.

Den PPL noch nicht richtig in der Tasche, nahmen Peter Schweizer und ich an der alljährlichen Wein-Rallye des Luftsportvereins von Bad Dürkheim teil. Peter wollte alles fliegen, ich sollte die Ziele erkennen. Auf dem kurzen Flug von Worms nach Bad Dürkheim erhielten wir in der Luft den Hinweis,



Wein Rallye - Bad Dürkheim:
Besucher aus Schweden, rechts Peter Schweizer ohne „t“

dass der Platz wegen eines Unfalls gesperrt sei. Das war ja fast unglaublich: Ein Redakteur des Fliegermagazins, flog seit mindestens 5 Jahren mit dem gleichen Piloten mit, um Fotos und einen Bericht über dieses Ereignis zu machen. Bereits im An- und Sinkflug auf die Landebahn, drehte die Maschine bei ungefähr 50 Fuß Höhe um 90 Grad nach links ab und flog in die erste Etage eines alten Hauses, ins Schlafzimmer. Keiner der Bewohner oder Nachbarn wurde getötet oder verletzt, aber der Pilot und der Journalist mit seiner hübschen Freundin waren auf der Stelle tot. Die Veranstalter der Rallye brachen den Wettbewerb ab und kreierte in Windeseile ein Ersatzpro-

gramm mit Spielen, einer Busfahrt und Schlossbesichtigungen und einer Schlussveranstaltung mit einem guten Menü und einer Preisverteilung für den Gewinn von irgendwelchen, kleinen Wettbewerben. Peter und ich bekamen den 2. Preis.

Wir lernten viele nette Fliegerkameraden kennen, die sogar aus Schweden nach Bad Dürkheim gekommen waren. Alle waren erschüttert von dem Vorkommen, aber weil daran nun wirklich keiner Schuld war, wirkte sich der Vorfall nicht besonders auf die Veranstaltung aus. Es konnte ja nur ein gemeinsamer Selbstmord gewesen sein, oder eine absichtliche Tötung der Passagiere durch den Piloten unter der Voraussetzung, dass er das selbst nicht überleben würde. Ein technischer Defekt konnte definitiv ausgeschlossen werden. Die Absage der Veranstaltung durch die Bad Dürkheimer Kameraden war richtig und wurde von allen Teilnehmern lobend gewürdigt.

Eine lustige Begebenheit will ich dennoch anmerken: Auf der Busrundfahrt hielten wir bei einer Burg nahe der Grenze nach Frankreich an, um sie zu besichtigen. Ein junger Fremdenführer zeigte uns das ganze Schloss, wir waren mehr oder weniger beeindruckt, als der junge Mann uns erzählte, dass es auf diesem Schloss einen Schlossgeist gäbe. Als er gefragt wurde ob er den denn schon mal gesehen habe antwortete der junge Mann: „Nein, ich habe den auch noch nicht gesehen obwohl ich schon seit 700 Jahren hier lebe“! Da hatte er die Lacher auf seiner Seite.

Schönheitskur für Lady Cessna

Bereits am 24.8.1986 kaufte ich von einem Amerikaner aus Schwäbisch-Hall eine Cessna (Reims) C 150, die zwar nicht im besten Zustand war, aber auch nur \$5.000 kostete. Sie



Cessna (Reims) C-150 - meine Maschine nach der Abholung (oben) und nach der „Schönheitskur“ (unten)

hatte einen fürchterlichen Anstrich, aber den haben wir bald geändert. Wir – weil ich eine Eigentümer-Gemeinschaft dafür gegründet hatte. In Schwäbisch Hall machte ich mit dem bisherigen Eigentümer noch einige Landungen auf Gras, was ich bis dahin noch nie gemacht hatte. Aber das bekam ich auch schnell hin.

Flugtag in Worms

Am 19.7.1987 war Flugtag in Worms. Es kamen in jedem Jahr Zehntausende von Besuchern, und meist hatten wir auch blendendes Wetter. Ich wurde bereits jetzt als Rundfluggpilot eingesetzt. Drei Passagiere zusteigen lassen, zum Startpunkt rollen und auf geht's. Ganz schön anstrengend – für einen Anfänger, und das sollte ja niemand merken. Es ging alles gut, ich war erschöpft, aber sehr glücklich. Zu Hause fiel ich sofort in den Schlaf!

Am 16.8.1987 machte ich mit einem Cousin von Jo Anne, Ray, einen kleinen Rundflug mit der Piper. Außerdem auch mit unserer amerikanischen Freundin, Kim.



Besuch einer Freundin aus den USA - Kim

Am 5. 9.1987 flog ich mit Jo Anne, die zwischenzeitlich aus Indianapolis zurück gekehrt war, mit der PA 28 nach Norderney. Sie war begeistert und meinte, jeder Cent den ich für den



Mit der Piper - PA28 nach Norderney - Pilot kaum zu sehen

Schein ausgegeben hätte, sei es für dieses Ereignis Wert gewesen. Auf Norderney verbrachten wir einen wunderschönen Tag und einen tollen Abend mit Essen und Kneipenbesuchen. Auf dem Rückflug bekam sie „kalte“ Füße und ist seitdem nur noch ein paar Male mit geflogen. Wegen der Wetterlage landeten wir in Dortmund-Wickede und übernachteten dort. Ich wollte weiter fliegen und hatte auch schon mit dem Flugleiter in Worms Verbindung aufgenommen. Er sagte mir, dass dort alles in Ordnung sei und sogar die Wolkendecke offen sei. Aber Jo Anne wollte nicht weiter. Auf dem Hinflug hatten wir eine Zwischenlandung in Wilhelmshaven gemacht, wo unsere Freunde, Uli und Robert Schmidt Urlaub machten. Für mich war das ein herrliches Erlebnis zum zweiten Mal über die Ostfriesischen Inseln geflogen zu sein. Einmal, viele Jahre zuvor als Passagier von Hagen nach Norderney.

Die ersten Auslandsflüge

Es erschien mir, dass Flüge ins Ausland eher selten gemacht wurden. Lag das an mangelndem Interesse, fehlendem Internationalen Sprechfunk- Zeugnis? Ich weiß es nicht, zumal ja Frankreich nur eine Flugstunde entfernt war. Grundsätzlich mussten für Auslandsflüge Flugpläne erstellt und an die BFS (Bundesanstalt für Flugsicherung) weitergeleitet werden. Von dort aus wurden Grenzkontrollen und Zoll informiert, wie auch die Behörden des zu besuchenden Landes. Ein Flug war genehmigt wenn ihm nicht innerhalb einer halben Stunde widersprochen wurde. Das ist mir aber nie passiert. Auslandsflüge konnten nur von bestimmten Flugplätzen aus aufgenommen werden. Es mussten Beamte auf dem Turm sein, oder die Flugzeugbesatzungen mussten auf Grenzbeamte oder Zoll warten, bevor sie starten konnten oder das Flugzeug nach der Landung verlassen durften. Die Besatzung konnte aussteigen, musste sich aber beim Flugzeug aufhalten. So die Vorschriften! In der Praxis sah alles ein wenig anders aus. Man gab den Flugplan bei der Luftaufsicht auf, zeigte Personalausweis oder Reisepass und flog, gemäß der Details im Flugplan los. Ein Punkt im Flugplan, war die Angabe wann und wo die Grenze überflogen würde. Auch musste man im Ausland zuerst auf einem für Einreisen zugelassenem Flugplatz (oder Flughafen) landen.

Von Metz nach Nancy

Ab dem 20.9.1987 begannen die häufigen Flüge ins Ausland, zuerst nach Nancy und Metz, meistens mit meinem Freund, Hans Jürgen Fischer, der auch an einer Maschine beteiligt war, eine Cessna C 172 (D-EEKD), die aber ziemlich lahm war, oder auch mit Peter Schweizer der ja Miteigentümer an einer Beechcraft war.

Am 25.9.1987 landeten Hans-Jürgen und ich, von Metz kommend, in Nancy. Das Wetter war nicht so berühmt, ja es blitzte hin und wieder. Trotzdem gaben wir einen Flugplan auf, um nach Worms zurück zu fliegen. Nach dem Start sahen wir aber, dass die Gewitter Nancy praktisch rundum „belagert“ hatten und wir entschlossen, die Nacht in Nancy zu verbringen. Wir landeten und gingen ins Hotel. Wenn ein Pilot mit Flugplan irgendwo landet, wird der Flugplan geschlossen. Das heißt, dass der Ankunftsplatz davon unterrichtet wird, dass das Flugzeug am Boden ist und bis zur Aufgabe eines neuen Flug-

plans, den angegebenen Ankunfts- Platz nicht anfliegen wird. In diesem Fall musste Worms unterrichtet gewesen sein, dass wir nicht, wie im Flugplan angegeben, in Worms ankommen würden. Natürlich ist mir nicht bekannt, wann unser verantwortlicher Flugleiter von der BFS angerufen worden ist, oder überhaupt die Meldung erhalten hat. Jedenfalls, als wir am nächsten Morgen nach Flugplan in Worms ankamen, kam Herr Sauer auf uns zu und wollte wissen wann wir gekommen seien (bei Dunkelheit hätten wir in Worms ohne Anmeldung nicht landen dürfen). So fuhr er mitten in der Nacht zum Flugplatz und schaute in der Halle nach ob die Maschine dort stand, was ja nicht der Fall war. Ich antwortete kühl, dass die Luftaufsicht den Flugplan, nach der Landung schließen müsste und die Angelegenheit für mich damit erledigt sei. Wenn das nicht der Fall gewesen sei, so hätte ich nichts damit zu tun. Muffig stampfte er davon! (er zog wegen einer Kriegsverletzung ein Bein nach).

Flug nach Prag

Im Jahre 1987 bestanden nach wie vor erhebliche Beschränkungen für den Reiseverkehr nach den Ostblockstaaten. Also auch nach der Tschechoslowakei. Ich hatte gleich die Idee, ein paar Flüge in die Länder des Ostblocks zu machen. Aber auch hier war das Interesse eher gering. Aber mein Freund Hans Jürgen war sofort wieder begeistert, wenn er denn je begeistert sein konnte. Ich holte Informationen ein über Prozeduren und Voraussetzungen und was sonst noch für den beabsichtigten Flug notwendig sein könnte. Überraschender Weise war es gar nicht so kompliziert wie ich es erwartet hatte. Man brauchte nur einen Vor – Flugplan einreichen. Die tschechoslowakischen Behörden hatten 24 Stunden Zeit, um den Flugplan abzulehnen, ihn zu verändern oder (in unwichtigen Details) nichts zu tun, womit dann diese Voranfrage genehmigt war. Vor dem Start musste nochmals ein Flugplan, der dem vorher-



Erster Flug in ein Ostblock Land - Flughafen Prag mit Hans Georg Fischer

rigen entsprach, eingereicht werden. Dieser ging dann auch an die deutschen Behörden und an die tschechoslowakische Luftaufsicht. Es erfolgte kein Widerspruch, so starteten wir am 3.10.1987, mit einer Cessna C 150 (D-EENW) in Richtung Prag.

Am 3.10.1987 landeten wir in Bayreuth um aufzutanken. Wir wussten nicht, ob es in Prag A 100 Flugbenzin gab. (es gab es) Danach wurde der Flugplan erneut aufgegeben, die Zeiten berichtigt und wir mussten die halbe Stunde in Bayreuth, auf dem schön gelegenen Flugplatz, warten. Dann starteten wir



Unser Hotel in Prag - Hans Jürgen vor dem Eingang

um 11:07 und landeten in Prag um 12:32. Über der Moldau gab es starke „Luftlöcher“ die uns bis an die Decke des Flugzeugs hoben. Aber das waren nur wenige Minuten. Wenige Minuten dauerten auch die Ankunftsformalitäten, und schon waren wir auf dem Weg in die Innenstadt, dem Wenzelsplatz. Wir beide waren ziemlich stolz, dass wir den Flug gewagt hatten und alles so positiv abgelaufen war. Wir suchten uns ein Hotel in einer Seitenstraße des Wenzelsplatzes und gingen dann spazieren. Es gab nicht viel zu sehen, der Verkehr dünn, es gab ein paar teure Hotels und viele Bars. In der Nähe des Monuments gab es ein Kabarett, das hieß sogar „Laterna Magica“. Vielleicht würden wir dorthin zurück kehren. Inzwischen besuchten wir aber das Lokal „U Kaslichku“, die Kneipe in der der Autor des „Braven Soldaten Schweik“ Jaroslav Hašek (1883–1923) seinen Roman schrieb (Originaltitel: *Osudy dobrého vojáka Švejka za světové války*). Er beobachtete seine Landsleute und die vielen Deutschen und Österreicher, die damals in Prag lebten. Die Eingangstür war von potentiellen Besuchern belagert, aber wir wurden sofort hineingelassen. Wir zahlten DM 10,00 Eintritt, aber da waren bereits die Kosten für einen Liter Pils drin. Das Lokal riss uns nicht vom Hocker, aber war angenehm, die Leute waren auch sehr aufmerksam und die meisten sprachen Deutsch. Man bot uns Gulasch an, was wir gerne bestellten, der Preis DM 5,00! Wir bekamen eine große Portion mit böhmischen Kartoffelklößen. Man kann schon sagen, wir waren an einem historischen Platz, in einer geschichtsträchtigen Stadt und es war alles ganz natürlich, nur die potentiellen Besucher des Lokals standen immer noch vor der Tür. Es waren Ostdeutsche, die mit Ostmark bezahlen wollten, eine wirklich nicht besonders angesehenen Währung, aber die Leute konnten ja nichts dafür.

Anschließend gingen wir tatsächlich ins „Laterna Magica“ und hielten uns eine Weile dort auf. Ein großes Auditorium wo sich die Leute tot lachten, aber wir verstanden weder die Szenen und, natürlich nicht, die Sprache. Gegen 22:00 schlenderten wir wieder zurück in Richtung unseres Hotels, als wir eine Bar entdeckten, die wohl gut besucht war. Hier wurde Englisch gesprochen, es gab 20 oder mehr hübsche, junge Frauen, die einfach so im Lokal verteilt saßen und Cola tranken. Eine rassistige, Schwarzhhaarige kam auf mich zu und lud mich zu ihr in die Wohnung ein, die nur wenige 100 m vom Lokal entfernt sei. Tatsächlich mussten wir aber ein Taxi nehmen und fuhren in eine dunkle Gegend, durch die dunklen Gänge des Hauses in ein schnuckeliges Zimmer. Sie zog sich aus und wir plauderten (auch ein wenig deutsch) in englischer Sprache. Es kam wie es kommen musste, sie wollte ein paar Hundert Mark, die mir die

Sache aber nicht Wert war. So gab ich ihr DM 50,00, bezahlte das Taxi und wir fuhren zurück in die Bar, wo Hans Jürgen noch auf mich wartete. Er war von zwei jungen, hübschen Mädchen umgeben, die ihn bald überredeten mit ihnen auf ein in der Nähe befindliches Zimmer zu gehen. Nun seien wir ja zu zweit und wir hätten sicherlich ein paar nette Stunden. Nun konnte auch Hans Jürgen nicht widerstehen und wir verließen die Bar. Die Rechnung war erstaunlich gering, so um die DM 25,00.

Das Zimmer war klein, die Mädchen fingten auf tschechisch an zu plappern und wir kamen uns nach einer Weile ziemlich überflüssig vor. Sicher, sie gingen uns, so nebenbei, an die Hosen, aber das war es denn auch. Sie zogen sich aus, wir hatten nur die Jacken abgelegt. Nach einer Stunde beschlossen wir dieses gastliche Zimmer zu verlassen, ziemlich frustriert aber auch ohne größere Beträge aufgewendet zu haben. Kurz, man kann sagen, dass diesen Mädchen die „Geldgier“ vom weiblichen Barpersonal in der BRD hier unbekannt war. Nach Mitternacht fielen wir von dem vielen Bier in die Koje, wachten pünktlich wieder auf, hatten ein mageres Frühstück und machten uns auf den Weg zum Flughafen, von der deutschen Firma Hoch-Tief erbaut.

Wir tankten die Maschine auf, gaben den Flugplan auf und mussten eine Stunde warten. Dazu gingen wir ins Restaurant, das richtig schick eingerichtet war. Auch hier, das Personal aufmerksam, die Preise gering und wir gönnten uns ein „richtiges“ Frühstück. Am Nebentisch saß eine Gruppe von Männern, die wohl einen Kaffee hatten, aber sonst nichts. Sie wurden vom Personal ignoriert. Es handelte sich um Ingenieure aus der DDR, die in der CSR die Projektaufsicht wahrnahmen und etwa alle 4 Wochen nach Prag reisen mussten. Richtig glücklich sahen die aber auch nicht aus.

Ohne Probleme machten wir unsere Flugvorbereitung, vor allem im Hinblick auf das Wetter. Dieses versprach besser zu werden je weiter wir nach Westen fliegen würden. Mit dieser Information beantragten wir die Rollgenehmigung, an der Startbahn die Startgenehmigung, alles kam prompt, die Gase rein und ab gings: „Na shledanou Praha“ (auf Wiedersehen Prag). Es war 11:07! Dieses war ja mein zweiter Besuch in der „Goldenen Stadt“.



Freunde - und nicht nur Fliegerkameraden (Hansjürgen Fischer)



Die Junkers JU 52 der Lufthansa

Überraschung beim Auftanken in Hof - „Tante JU“ zu Besuch!

Nachdem wir die Grenze überflogen hatten rechneten wir den noch nötigen Spritverbrauch aus. Es würde knapp werden, wenn wir ohne noch einmal zu tanken nach Worms fliegen wollten. Wir befanden uns genau über Hof und beschlossen dort zu landen und zu tanken, Das Wetter war tatsächlich herrlich. Als wir uns näherten sahen wir ein Unmenge von Besuchern am Platz. Der Grund war bald entdeckt – die Lufthansa hatte ihre Junkers JU 52, D-AQUI, zu Besuch dorthin geschickt. Sie bot auch Rundflüge an. Das Geräusch der drei Motoren setzt jeden Piloten in Verückung. Wir hielten uns etwa eine Stunde in Hof auf, verzichteten aber auf den Rundflug, weil die Warteliste zu lang war. Um 15:18 landeten wir in Worms, mit einem Vorrat an Gesprächsstoff, den so viele zurückkehrenden Piloten nicht hatten oder nicht mit ihren Kameraden teilen wollen. Kameraden und Freunde gab es auch noch weitere unter den Vereinsmitgliedern, mit denen ich mich besonders gut verstand. Dazu gehörte auch der Inhaber mehrerer Foto-Geschäfte, Dieter Wehner, der selbst gern fotografierte und deshalb öfters auf Safari war. Obwohl selbst Motorflieger, kümmerte er sich auch insbesondere für die Ausbildung von Jugendlichen, die das Fliegen eines Segelflugzeugs erlernen wollten. Der Gesetzgeber hatte den Beginn der Ausbildung auf mindestens 14 Jahre festgelegt, während der Erlaubnisschein erst im Alter von 16 Jahren ausgehändigt werden konnte. Segelfliegen ist Teamsport. Deshalb wurden bestimmte Aufgaben rotierend an die einzelnen Teilnehmer vergeben. Obwohl eine Winde verfügbar war, wurden sie Schüler meist mit dem Motorflugzeug hoch geschleppt. Dadurch konnte die aktive Flugzeit erheblich verlängert werden, während die Windenstarts

vor allem für schnell wiederkehrende Landungen zur Übung benutzt wurden. Dieter war in etwa in meinem Alter. Mit ihm betreute auch Werner Henn die Jugendlichen und flog meist das Schleppflugzeug. Er war ca. 20 Jahre älter als ich und hatte selbst das Fliegen während des Krieges erlernt. Er war sehr freundlich und nett und war stets zu irgendwelchen Hilfen bereit. Er lebte Flugplatz, so wie man es heute ausdrücken würde. Überhaupt, die älteren Herren waren sehr umgänglich und zuvorkommend. Ich denke, sie brauchten ihre Fähigkeiten nicht mehr zu beweisen – sie konnten es einfach.

Auf dem Weg zum Fluglehrer

In der Motorflug Abteilung gingen dem Verein langsam die Lehrer aus. Die älteren waren bereit, die praktischen Flüge zu betreuen, aber den theoretischen Unterricht mochte eigentlich niemand mehr halten. So kam man auf mich zu, ob ich nicht bereit wäre die Theorie zu lehren und mit den Flugschülern zu üben. Ich machte ja bereits die Ausbildung BFZ (Sprechfunkzeugnis) was sehr gut klappte, Ausfälle hatte ich keine. Während für das BZF keine Genehmigung der Bezirksregierung notwendig war, und ich die Ausbildung auch extra mit den Schülern abrechnete, so benötigte ich, für jedes Fach das ich unterrichten würde, die Zulassung des Luftfahrtamtes der Landesregierung (Rheinland Pfalz). Ich willigte ein diese Aufgabe zu übernehmen und war auch mit einer Prüfung durch die Behörden einverstanden. So musste ich noch ein wenig pauken und wurde dann durch den Beamten, der mir die praktische Flugprüfung abgenommen hatte, auch für meine neue Aufgabe geprüft und für gut befunden. Das war ja noch besser – ich konnte nun vor Schülern stehen, die aus ganz anderen Verhältnissen kamen. Rechtsanwälte und vor allem Ärzte, meistens

noch an Krankenhäusern tätig. Ich erhielt für jede Unterrichtsstunde DM 25,00. Aber das war nicht so wichtig, ich hatte die Chance mir selbst zu beweisen, dass ich das konnte. Die Computereinweisungen in meiner Dienststelle oder die Arbeit eines Vorgesetzten im Wohnungsamt waren nicht mit diesem Bereich vergleichbar. Dieter Müller, Fluglehrer (Theorie).

Die Genehmigung für die praktische Ausbildung würde noch kommen, sobald ich dafür die notwendige Flugzeit geflogen war und 2 Jahre nach dem Erwerb meiner eigenen Lizenz vergangen waren. Mein Freund Peter hatte sich bereit erklärt, den Technikunterricht durchzuführen. Während meiner Zeit gab es keine Ausfälle. Alle Prüfungskandidaten, die ich für die Prüfung vorgeschlagen hatten, haben diese auch bestanden. Der größte Erfolg, den ein Lehrer erleben kann. Es war jetzt schon so, dass ich mehr Zeit am Flugplatz oder im Flugzeug verbrachte, als Freizeit im Hause.

Auch die Privatflugzeuge unterliegen der technischen Überprüfung. Die Maschine muss nach je 100 Flugstunden durch eine Flugwerft überprüft werden. Außerdem muss die Maschine einmal in 12 Monaten zur Jahreskontrolle dem Sachverständigen vorgeführt werden. Diese Überprüfung ist nicht nur auf den Motor beschränkt wie bei der 100 Stundenkontrolle, sondern alle Elemente werden überprüft, wie z.B. die Bremsanlage und die Reifen. Diese Kontrollen ließ der Verein vor Ort von unseren Technikbetrieben machen. Mit meiner C 150 flog ich nach Schwäbisch Hall und ließ dort durch einen FAA zertifizierten Betrieb die notwendigen Überprüfungen machen. Probleme hat es während meiner Zeit nicht gegeben. Das Funkgerät haben wir ausgewechselt, das Gerät bezog ich direkt aus den USA, von einem Geschäft in Punta Gorda in Florida.

Am 25.9. 1987 flogen Hans Jürgen und ich mit seiner kleinen Cessna C 150 (D-EENW) von Worms nach Nancy in Frankreich, übliche Flugzeit, je nach Wind, ca 1:30 Stunden. Natürlich hatten wir einen Flugplan aufgegeben und unsere Ankunft für 12:00 Uhr angegeben. Da der Wind aber aus Osten kam und uns eine höhere Geschwindigkeit über Grund bescherte, landeten wir, wie üblich, ohne irgendwelche besonderen Umstände um etwa 11:45. Wir rollten zu unserem Standplatz und gingen zur Einreiseabfertigung (Passkontrolle). Dieses Mal wurden wir aber von einem Zivilisten in ein Büro gebeten. Er sprach nur französisch, aber die Leser die auch schon andere Kapitel gelesen habe wissen, dass ich immer wieder den Versuch gemacht hatte, die französisch Sprache in den Griff zu bekommen, also weiter zu lernen. So verständigten wir uns auf französisch und es ging ganz gut. Der Beamte

identifizierte sich als Mitarbeiter der Grenzkontrolle, sein Name war Francis Dartois. Er beschuldigte uns, dass wir 15 Minuten vor der angegebenen Zeit gelandet seien. Ich war platt, das war mir noch nie passiert und ich hatte auch nie davon gehört, dass das ein strafbares Delikt sein könne. Er sagte darauf hin, wir hätten ja Zollgüter ausladen und einschmuggeln können. Ein Blödsinn wenn er nur den Maschinentyp beachtet hätte. Und was soll das? Diese Zeiten sind berechnet und geschätzt. Der Tower hätte uns ja warnen können und wir hätten noch eine Platzrunde geflogen. Aber das der Rückenwind ein solche Rolle spielen könnte? Er verlangte FF 500, die ich bezahlte, weil ich keine Möglichkeit sah mit M. Dartois auf einen Nenner zu kommen. Aber, er war ausgesprochen höflich, ja nett. Er lud uns ein, mit ihm die Stadt zu fahren, dann würden wir in seine

Wohnung gehen und er könne uns den Gesetzestext zeigen. So machten wir das. Wir verloren kein Wort mehr über den Fall und er erklärte uns einiges über Nancy. Dann hielt er an, führte uns in sein Wohnzimmer, klein aber nett, und kramte seine Steuerfibel hervor. Damit war mir aber nicht gedient, das konnte ich nun wirklich nicht verstehen, selbst wenn ich es lesen konnte. Er machte auch noch eine Kaffee für uns. Ich zeigte mich zufrieden und er fuhr uns noch in die Innenstadt. Wir verabschiedeten uns wie Freunde, aber gewürmt hat es mich dann doch.

Meine Mitarbeiterin, Frau Katz, Französin, bat ich meinen Brief an die Finanzverwaltung in Nancy, in feines Französisch zu übersetzen. Ich wies auch darauf hin, das sich Mitterrand und Kohl genau an dem Wochenende wieder getroffen hatten und die Deutsch – Französische Freundschaft beteuert hatten. Und dann dieser M. Fancis Dartois! Es dauerte nicht lange, dann antwortete die Verwaltung, ich möchte zu ihnen ins Büro kommen und die Erstattung im Empfang nehmen. Da das aber wohl zu

lange dauerte, schickte man mir einen Postscheck, genau über FF 500. Alles ein Irrtum?

Am 15.11.1987 machten Hans Jürgen und ich einen Flug nach Backnang bei Stuttgart (Hans Jürgen stammte von dort), ein Platz der vor allem von Segelfliegern benutzt wurde, aber Motorflugzeuge durften auch landen und starten. Flugbenzin gab es aus 200l-Fässern. Wir brauchten nicht zu tanken und kehrten nach einigen Stunden, bei schönem Wetter nach Worms zurück.

In der Halle in der die N-31063 abgestellt wurde, stand auch ein Doppeldecker, der vor allem auch für Kunstflug zugelassen war. Diese Flugzeug gehörte fünf Lufthansapiloten, die nicht immer nur „Straßenbahn“ fliegen wollten. Also starten,

DOUANES ET DROITS INDIRECTS (Série B) N° 1100,5
ARRANGEMENT TRANSACTIONNEL (articles 342 et 350 du Code des Douanes)
Entre les soussignés,
D'une part M (2) DARTOIS F. *Francis* des Douanes à NANCY 54, y demeurant et agissant en cette qualité;
Et d'autre part, M *Hans Jürgen FISCHER* né le 24/08/1949 à KARLSRUHE (RFA) demeurant à Durlacher Str. 10 LOEWIGSHAFEN (RFA) qui reconnaît les faits suivants:
Nous respect de fixation de deux heures nécessaires pour l'accrochage de NANCY-ESSEY au cas de vol international Vol WORMS (RFA) - NANCY prévu départ à 10h25 le 26/9/87 pour arriver le même jour à 12h10 constaté par MM (2) DARTOIS Francis
Il est convenu, sous réserve de l'approbation du présent arrangement par l'autorité compétente, de terminer administrativement cette affaire aux conditions suivantes:
(1) Paiement d'une amende de composition de 500 France
Abandon des marchandises;
Remise des marchandises pour la réexportation;
Remise des marchandises pour la réexportation moyennant le paiement des droits et taxes applicables.
(4) *Au lieu en cause DEENW type Cessna 150*
Fait à ESSEY LES NANCY le 26/9/1987 en deux exemplaires originaux valant quitance dont l'un a été remis contre décharge au bénéficiaire de l'arrangement transactionnel.
Récus un exemplaire (à l'usage de l'administration)
H. J. Fischer
(1) (2) (3) (4): Voir instruction.

Unsere „Knolle“ aus Nancy



Der Flugplatz Worms (EDFV)

auf Kurs und nur gerade aus. Nein, sie wollten hin uns wieder auch „fliegen“. Ein Bekannter, Hermann, der Luftverkehrspilot werden wollte sagte mir einmal: „Wieso, das Fliegen ist das gleiche, nur etwas schneller“ Tatsächlich ist die Mechanik des Fliegens die selbe, es sein denn man fliegt einen Hubschrauber. Bei dem Flugzeug handelte es sich um eine „Christen Eagle“. Sie war vor allem an Wochenenden immer weg. Die Eigentümerschaft musste sich an die gesetzlichen Regeln halten und die maximale Flugzeit für ein Jahr, 1.000 Stunden pro Jahr nicht überschreiten. Dabei zählen auch die Stunden die zum Beispiel auf einem kleinen Privatflugzeug geflogen werden. Also, die Eigentümerschaft für ein Flugzeug dieser Art macht keinen Sinn für einen (Piloten-) Eigentümer, weil er nicht so viele Stunden mehr fliegen kann/darf.

Flugzeugunglück auf dem Flugtag in Backnang

Während eines Flugtages in Backnang flog einer der Eigentümer einige Kunststücke dort und stellte dann die Maschine ab. Als er wieder starten wollte, stellte er fest, dass er wohl noch tanken müsse. So bediente er sich am Fass und pumpte, mit einer Handpumpe die gewünschte Menge, in seinen Tank. Er bezahlte und stieg ein um zurück nach Worms zu fliegen. Kurz nach dem Start, die Maschine hatte noch fast keine Höhe erreicht, schmierte sie ab. Flugzeug total zerstört, Pilot tot. Ein Berufspilot hatte ein lebenswichtiges Detail übersehen. Uns Schülern predigten die Lehrer ein, dass man vor jedem Start den Sprit überprüfen müsse. Insbesondere entsteht Kondens-



Kunstflug



„Christen Eagle“

sondern eher eine latente. Einmal hörte ich Gottlieb Dreher sagen, dass er schon öfter über eine Neugründung eines Vereins, z.B. „Aeroclub“ nachgedacht hätte. Klar war, dass das Vereinsgebäude ständiger Renovierungen bedurfte. Aber auch die Tatsache, dass der Vorsitzende gar kein Flieger war, wurde ihm negativ angerechnet. Er war tief in der FDP verankert und pflegte zum Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz, Brüderle, ein inniges Verhältnis. Es erschien vielen Mitgliedern so als betrachte er seinen Vorsitz als Prestigefaktor und nicht so sehr eine Faszination für den Flugsport.

Neugründung

Zu diesem Zeitpunkt hatten wir viele neue Piloten, die der Gründung eines neuen Vereins positiv gegenüber standen. Bald verabredete ich mit Gottlieb, dass wir nun mal Nägel mit Köpfen machen müssten. Man wolle ja nicht dem LSV schaden, sondern lediglich mehr Flexibilität erreichen. Die Mitgliedschaft im „Aeroclub Ludwigshafen“ so mein Vorschlag, war nicht mit einer Beendigung Mitgliedschaft im LSV verbunden. Trotzdem, einige von den Abtrünnigen wurden „geschnitten“ oder als „Ketzer“ bezeichnet. Aber nicht von denen, mit denen wir immer schon ein gutes, kameradschaftliches Verhältnis hatten. Dazu gehörten die Fluglehrer und vor allen, auch die alten Mitglieder. Die meisten wollten sowieso im LSV verbleiben aber betrachteten die Faszination „Fliegen“ nicht durch die LSV Brille. So kam es wie es kommen sollte, am 5.5.1988 wurde der neue Verein eingetragen. Eine der Haupteigentümer vermietete ein Obergeschoss neben der Werfthalle, die von Herrn Arlt betrieben wurde. So entwickelte sich ziemlich schnell ein neues Vereinsleben. Ich trat auch nicht aus dem LSV aus, setzte den Unterricht für die Theorie und das Sprechfunkzeugnis fort. In der Tat, auch die Osthofener (Segelflug) baten mich ihre Schüler zu trainieren. Für mich hatte die Trennung vom LSV keine Konsequenzen und ich freute mich, dass mein Verhältnis zu den älteren Kameraden nicht unter der Neugründung, an der ich ja intensiv beteiligt war, nicht mir, sondern eher dem Wolf-Dieter zum Vorwurf gemacht wurde. So bildete sich dann auch bald eine freundliche Koexistenz. So wie man das unter Gleichgesinnten erwarten darf.

Besonders kam das auch während der Flugtage zum Ausdruck an dem alle Flugzeuge eingespannt waren, um die



Nein, der Schriftzug war nicht angebracht, aber trotzdem genügend Besucher – im Fenster Hansjürgen Fischer

Rundflüge durchzuführen. Irgendwann lasen wir in der amerikanischen Militärzeitung „Stars and Stripes“, dass in Neapel ein Cessna C-172 zum Verkauf stand. Ich sprach ein paar Mal mit dem Eigentümer, der, natürlich, im Hinblick auf den Zustand des Flugzeuges, des Lobes voll war. Das ging soweit, dass (angeblich) ein Kapitän zur See der US Navy anrief und sich als Vorsitzender des (Navy) Aeroclubs von Neapel ausgab. Er sagte mir, das er die Maschine kenne und sie total in Ordnung sei. Ich konnte ja nun nicht noch ein Flugzeug gebrauchen aber bot es den Kameraden an. Die wollten dann auch eine Eigentümergemeinschaft bilden und das Flugzeug zusammen kaufen. Ich sammelte das Geld ein und verabredete einen Termin an dem ich in Neapel sein würde.

Flug nach Neapel

Am 9.6.1988 flogen wir zu viert, mit Hans Jürgen seinem Flugzeug (D-EKKD), das er auch in in einer Partnerschaft hatte los. Der Kurs war über Dijon, tanken und Frejus, und Bastia nach Neapel festgelegt worden, d.h., ich hatte den so festgelegt, da ich das Alpenwetter genau beobachtet und für eine feste Planung zu unsicher einschätzte. Schön wäre es schon



„Über den Wolken“ im Cockpit auf dem Flug nach Neapel

gewesen hoch über die Alpen zu fliegen. Aber lieber hätte ich vorher eine Alpeneinweisung gemacht. So flogen wir westlich an den Alpen vorbei, durch das Rhonetal und dann über Korsika, vorbei an Elba nach Neapel. Gegen 11:02 hob die KD langsam vom Boden ab. Beladen mit Gepäck und insgesamt vier Personen, war das Flugzeug etwas überfordert. Aber langsam machten wir auch Höhe und siehe da, die Kiste wurde schnell und gut manövrierfähig. Flott ging es nach Dijon, der ein kombinierter Zivil- und Militärplatz war. Während unsere Schüler, Holger Bopp und Andreas Ross, die Maschine für den Weiterflug fertig machten, gingen Egon Nikula und ich noch etwas einkaufen. Ein kleiner Spaziergang in Dijon. Nach einer Stunde hoben wir wieder ab und flogen entlang dem Rhonetal bis Frejus. Allerdings mussten wir noch einen Tankstopp in Valence einlegen. Ich hatte darauf verzichtet über die Berge der Provence zu fliegen, da wir dazu sehr hoch aufsteigen mussten. Gegen 20:30 landeten wir in Frejus 5 Minuten vor Schluss, es war auch schon dunkel. Die Leute waren sehr nett, blieben noch eine Viertelstunde bis Formalitäten und Abstellen der Maschine erledigt waren und empfahlen uns eine Hotel in das sie häufig Flieger schicken würden. Die Empfehlung war sehr gut und am frühen morgen des 10. Juni 1988 starteten wir nach Bastia, nachdem wir voll getankt hatten. Es gibt ei-



„Christen Eagle“ – Flugtag in Worms

wasser im Tank. Da Wasser schwerer ist als Benzin, sackt es bis zur tiefsten Stelle des Tanks hinunter. Dort befindet sich ein Ventil durch das man Benzin herauslaufen lassen kann, in ein Reagenzglas. Dann schaut man sich den Sprit an. Wenn Wasser vorhanden ist, dann ist das im Glas auch sichtbar. Wenn Wasser aber sichtbar ist, dann muss drainiert werden. Wird das nicht gemacht, springt der Motor meist an, wenn aber Leistung gefordert ist, macht sich das Wasser bemerkbar, der Motor fängt an zu stottern oder stirbt ab.

Dieser Pilot hatte nicht bedacht, dass sich in dem Fass unweigerlich Kondenswasser gebildet hatte. Dieses Wasser wird mit der Pumpe, die das Ansaugrohr am tiefsten Punkt hat, in den Tank des Flugzeugs befördert. Dort sinkt es bis zum Ansaugrohr des Vergasers, also bevor Sprit angesaugt wird, ist das Wasser bereits im System. Der Sprit, der noch in der Leitung ist, erlaubt es den Motor zu starten und möglicherweise ein paar Minuten noch zu laufen, bis das Wasser in den Zylinder geblasen wird. Dann ist Ende! So war es!

Natürlich kann ich nicht über jedes Vereinsmitglied einen Bericht schreiben, so auch über Hans Jürgen nicht. Aber einiges an ihm war bemerkenswert. Er hatte früher bei Mercedes Benz in Stuttgart gearbeitet, war wohl auch Kfz-Meister. Aus irgendwelchen Gründen zog er nach Ludwigshafen um und machte sich dort mit einer kleinen Werkstatt selbstständig. Er war verheiratet, ohne Kinder und hatte eine feste Freundin. Manchmal musste er aus diesem Kreis ausbrechen und das Fliegen war wohl das „Vehikel“ das zu erreichen. Aber sicher bin ich mir da auch nicht. Seine Frau habe ich in den Jahren nur ein einziges Mal gesehen, seine feste Freundin vielleicht zwei Mal. Aber er brachte auch immer wieder andere Freundinnen, die manchmal sogar mit flogen. So einmal nach Nancy. Aber die Familienangelegenheiten interessierten mich nicht. Ich hatte meine eigenen Probleme.

Ich hatte mehrfach gesehen, dass Hans Jürgen erheblich Brandnarben an den Armen hatte. Einmal sah er meinen Blick und erklärte mir, dass er unter einem Fahrzeug gearbeitet habe und auch die Schraube zum Drainieren des Tanks gelöst habe. Wie immer habe er seine Gaulloise im Mund gehabt, als plötzlich der Sprit über seinen Körper spritzte und ihn in Flammen setzte. Nur mühsam entkam er dem völligen Verbrennen, war aber bereits verkohlt und Hautfetzen hingen herab. Glück im Unglück, in Ludwigshafen unterhält die BASF die modernste

Unfall – und Brandklinik. Sein Leben konnte gerettet werden, aber man musste ihn „aufhängen“, da er nicht liegen konnte. So lange er nicht bei Bewusstsein war ging es ganz gut. Aber als er aufwachte fing er an zu schreien. Das Pflegepersonal nahm natürlich an, das diese eine Folge der Schmerzen war, aber das war es nicht. Hans Jürgen wollte eine Gaullois, er wollte rauchen. Von nun an musste ein Pfleger seine Zigarette anzünden und anrauchen und sie dann in Hans Jürgens Mund schieben. Und das in einem Krankenhaus in dem Rauchen generell verboten war. Seine Genesung erforderte 6 Monate, das Rauchen hat er sich bis zu meiner Abreise im Jahre 1996 nicht abgewöhnt. Allerdings hatten wir uns für ein paar Jahre nicht gesehen, und plötzlich, nach mehreren Jahren trafen wir uns genau dort wieder, als hätte es eine Trennung nie gegeben.

„Wo warst Du denn so lange?“

„In Russland“

„Das gibt's ja nicht – ich war auch in Russland“

Wie war das möglich?

Das Jahr 1988 fing mit dem 1.1. an. So auch bei uns Fliegern. So traf man sich am Flugplatz, Kneipe war natürlich geöffnet und es waren ungewöhnlich viele Vereinsmitglieder bereits dort, als ich gegen 09:30 dort auftauchte. Aber es waren nicht viele, die Fliegen wollten, eventuell mitfliegen – ja. Ich hatte vorgesorgt und am Neujahrs Abend nicht so viel getrunken. Ich fühlte mich fit und stieg gegen 10:30 in die PA 28 (D-EGPA) und drehte ein paar Runden über Worms. Das Logbuch sagt aus, dass ich noch zwei Passagiere an Bord hatte, wer das aber war, wird auf Ewigkeit unbekannt bleiben. Die richtige Saison begann dann wieder am 24.4.1988 mit einem Flug von Worms – wohin, natürlich – Nancy. Hans Jürgen flog wieder mit, aber wir wollten auch noch nach Auxerre, der Partnerstadt von Worms. Man hat uns noch landen lassen, aber bis 15:00 Uhr war Pause. Danach flogen wir nach Troyers und wollten dort auftanken. Wir wurden dort sehr herzlich begrüßt und ich bedauerte zum X ten Mal, dass so wenige unserer Kameraden nach Frankreich flogen, nicht nur zur Durchreise nach Mallorca, was aber auch selten war. Auch die Franzosen waren interessiert an mehr Kontakten zu uns.

Als ich mich an der Tankstelle anstellte, war ein Flugzeug aus Holland vor mir, aber es war niemand darinnen. Der Tankwart blinzelte mir zu und deutete an, dass ich mich vor die holländische Maschine setzen sollte, ich käme sofort dran. In diesem Moment kam der Holländer und war sichtlich unzufrieden und meinte; „Es sind immer die Deutsche“. Als ich antwortete wollte, sagte er dann noch ärgerlich; „Ist doch wahr“. Ich glaube, man hätte die Rede auch genau anders herum drehen können. Der Franzose freute sich immer noch, offenbar mochte er das Auftreten der Holländer, zumindest dieses, nicht besonders. Ich erinnere mich nicht je wieder so von der Seite angesprochen worden zu sein und Holländer, die hatte ich zu dem Zeitpunkt immer noch „gefressen“. Den Grund dafür findet man im Kapitel „Segeln“.

Seit einiger Zeit machte sich unter den Mitgliedern den LSV (Luftsport-verein Worms) Unmut breit. Das hatte damit zu tun wie der Vorsitzende, Wolf-Dieter Heinrich, die Geschicke des Vereins organisierte. Es war keine spontane Unzufriedenheit



Sonntagmorgen - Napoli im Müll! Bahnhof, gegenüber unserem Hotel, am Auto von links Holger Bopp, DWM, Egon Nikola

sagte auch, dass sie es gar nicht nötig hätte die Plantage zu bearbeiten, ihr Vermögen war groß genug um woanders nichts zu tun. Aber ihre Familienehre ließ das nicht zu.

Zurück zum Hotel, schlafen und zusammen frühstücken. Egon und Andreas hatten es eilig, sie wollten möglichst noch an diesem Sonntag in Deutschland sein. Alle Formalitäten, bis auf den Flugplan waren Tags zuvor erledigt worden, ebenso das Tanken. Nach einer halben Stunde durften sie starten. Aber, die Fluglotsen streikten, alle Linienflüge waren abgesagt. Da Egon ja VFR flog, durfte er starten. Komischer Weise habe ich eigentlich nie etwas über den Verlauf dieses Fluges gehört.

In den Klauen der Neapolitaner

Dann kam der Verkäufer und bastelte die Cawling wieder zusammen, macht noch andere Arbeiten und stellte dann fest, dass die Maschine nun flugbereit sei. Wir wickelten den Kauf ab und wollten starten. Tatsächlich erhielten wir Rollgenehmigung, ja sogar Startgenehmigung. Ich musste den Start aber abbrechen, weil die Geschwindigkeitsanzeige nicht funktionierte. Ich rollte zurück und reinigte das Staurohr, den Lufteintritt für die Geschwindigkeitsanzeige. Darin bauten sich verschiedene Insekten gerne ihre „Burgen“ so war es hier auch. Nach der Reinigung, wieder die gleiche Prozedur, Rollen und dann Starten? Nein, ich sollte zum Management heraufkommen. Ich hatte mit allen bisher nur Englisch gesprochen, aber als ich in den Raum eintrat habe ich alle meine Worte, die ich auf italienisch oder spanisch kannte, ausgepackt und mit den Herren palavert. Für diese Maschine hätte niemand die Standgebühren bezahlt! Ich hielt dagegen, dass die Ma-

schine im amerikanischen Bereich geparkt gewesen sei, dem Navy Aeroclub gehört habe und ich sie nun gekauft hätte und nach Deutschland bringen wollte. Irgendwie hatte ich so etwas geahnt und hatte schon ein paar Mal ein paar tausend Lire in die Kaffee Kasse gesteckt, das war wohl aufgefallen. Man war ziemlich zufrieden, dass ich mich bemühte Italienisch/ Spanisch mit den Herren zu sprechen. Aber sie sagten mir wieder, dass die Amerikaner überhaupt nichts zu sagen hätten.

Aus meiner Arbeit im Wohnungsamt hatte ich die Nachricht einmal mitgenommen, die vom Manager des neapolitanischen Wohnungsamtes stammte: Alle Maßnahmen zu Beschaffung von Mietwohnungen z.B. wurden nicht ausgeschrieben (bester Anbieter), sondern man sagte einfach, dass auf Sizilien eine Lösung gefunden worden sei und was dort in Ordnung sei, wäre auch in Neapel in Ordnung – keine Sperenzchen. Nun verstand ich die Situation.

Power Action war nicht angebracht wenn ich hier überhaupt wieder raus wollte, auch mit dem Flugzeug. Also ging ich wieder zur Kaffeekasse und steckte mehr Lire hinein. Die Stimmung entspannte sich langsam. Wieder sagte man mir, dass man anerkenne, dass ich mit ihnen italienisch zu sprechen versuchte. Dann bekam ich sogar einen Kaffee angeboten. Man wollte nun wissen wie das Flugzeug nach Neapel gekommen sei, und von woher. Ich wusste nur, dass es in Rota, Spanien bei der dortigen amerikanischen Navy als Club Maschine benutzt worden war. Das Flugzeug war etwa vor einem halben Jahr nach Neapel verbracht worden. Da fing mein Gesprächspartner an in einem dicken Buch nach der Ankunft zu suchen, fand aber nichts. Dann eröffnete er mir, dass er die Zahlung von 3 Millionen Lire erwarte, also etwa \$3.000,00. Die Unterhaltung ging hin und zurück. Ich wurde nicht aggressiv oder ungehalten, bis der Mann mir sagte, er habe diese Gebühren gestrichen, er erwarte aber, dass ich die Lande- und Parkgebühren bezahlen würde, wenn ich das nächste Mal nach Napoli käme. Das Eis war gebrochen, ich ging nochmals zur Kaffeekasse! Molte grazie, signori, addio.

Das war geschafft – buhh – eine Stunde? Oder länger? Ich habe das nicht realisiert. Zum Flugzeug, nachdem ich das dritte Mal Flugplan aufgegeben hatte, Maschine anlassen, Freigaben beantragen. Auf der Startbahn wurde ich erneut zurück gerufen. Im Büro der Flugleitung sagte man mir, dass das Funkgerät nicht funktioniert, ich deshalb auch keine Startgenehmigung



Korsika, Cap du Nord vom Westen her - Min 6.000 ft



Elba



Anflug auf Valence im Rhonetal

nen imaginären Punkt über dem Mittelmeer an dem sich die Piloten, die zwischen Korsika und der Cote d'Azur flogen, zu melden hatten. Wir fanden den Punkt und meldeten den Überflug. Weiter gings bis nach Calvi, dann steigen (auf 6.000 Fuß) um das Nordkap von Korsika überfliegen zu können. Es war komisch, genau vor 14 Tagen waren wir in dieser Gegend mit dem Segelboot. Wir brauchten 6 Stunden (bei Mistral, 9 Stunden im Durchschnitt) und mit dem Flugzeug weniger als eine Stunde. Als wir das Kap überflogen hatten kam von links, vielleicht 100 Fuß unter uns, eine Lufthansa Maschine im Anflug auf Bastia. Die Flugsicherung hielt sich auch so lange mit der Landegenehmigung zurück, bis die Maschine gelandet war und ihre Position erreicht hatte. Dann - steile Rechtskurve, vorbei an der Stadt und dann zum Anflug sinken. Nach 5 Minuten waren wir am Boden. Das Fliegen über Wasser ist ja nicht anders als über Land, aber das erste Mal, kurzfristig ohne Landschaft zu fliegen ist doch etwas Besonderes.



Bastia an der Ostküste von Korsika

In Bastia reichten wir den Flugplan nach Neapel ein, der auch ohne Widerspruch blieb. Auf der Karte sah ich, dass wir vor Rom unter der Einflugschneise durch mussten, auf 500 Fuß über MSL, was hier ja gleich der aktuellen Höhe war. Ich merkte mir alle Einzelheiten, wusste aber auch nicht warum. Nach knapp drei Stunden seit dem Start in Bastia bekamen wir Landegenehmigung für Neapel. Vorbei an Ischia und Capri, über die Stadt hinweg, und schon rollten wir zum Platz der General Aviation, wie vom Turm angeordnet. Soweit so gut! Es war 13:44 Uhr. Ich fertigte den Papierkram ab, alles auf Englisch und fragte nach der Maschine die wir abholen wollten. Niemand wollte etwas davon wissen. Dann fragte ich nach dem amerikanischen Flugplatz Kommandanten, da wurden die Italiener richtig sauer, das sei ein italienischer Flughafen die Amerikaner seien nur Gäste und, und.

Neapel sehen...

Aber wir fanden die Maschine, die Cawling (Motorhaube) war nicht montiert, auch im Flugzeug selbst sah es nicht so gut aus. Wir fanden einen Brief in dem der Eigentümer bedauerte, dass er nicht anwesend sein könne, die Arbeiten wolle er am nächsten Tag abschließen. Wir wussten, dass wir nicht sehr weit kommen konnten, aber nach Bastia wäre ja schon schön, aber das war wohl nix. So versuchten wir die „Kleinigkeiten“ zu erledigen, tanken, Öl nachfüllen usw. Aber in Italien gib es keine Kleinigkeiten. Alles war sehr kompliziert, insbesondere der Kauf von Öl. Da mussten wir die Leute im Aeroclub bestechen. Ziemlich missmutig mieteten wir ein Auto und fuhren hinunter in die chaotische Stadt. Egon Nikula und ich fuhren, nach dem gemeinsamen Abendessen (Pizza – was sonst) in einem Restaurant als gerade ein Freundschafts- Fußballspiel zwischen Deutschland und Italien angepiffen wurde, noch nach unten in die Stadt. Das Spiel fand irgendwo in Italien statt. Unsere Platznachbarn hatten schnell kapiert das wir Deutsche waren, lächelten aber sehr freundlich und sagten Zero Zero, also Null zu Null. In der Tat warteten wir den Ausgang des Spiels mit den Italienern ab. Die Italiener gewannen 2:0 die waren nur happy. Aber es waren schöne zwei Stunden zusammen mit den Neapolitanern. Es war jetzt dunkel geworden. Es ist wahr, es gibt Verkehrsschilder, Verbote, Gebote, Einbahnstraßen usw. in Neapel. Das Problem aber ist – es kümmert sich niemand darum. So fuhren wir auch in einer Einbahnstraße in die falsche Richtung, aber wir waren nicht die Einzigen.

Wir wussten nicht wo unsere beiden jungen Fliegerkameraden ab geblieben waren. Am nächsten Tag aber sagten sie uns, dass sie todmüde ins Bett gefallen seien. Egon und ich aber fuhren einmal die Straße am Kai entlang, die „Schokoladen seite“ von Neapel, Blick auf Capri und weiter sogar bis Ischia. Dann gerieten wir in eine Gegend wo „Straßenschwalben“ auf den Bürgersteigen standen. Offenbar hatte sich doch etwas im „Mezzo Giorno“ geändert, denn Prostitution war verboten. Nun standen sehr hübsche Frauen an der Straße und besserten ihre Haushaltskassen auf. Ob die Mafia dahinter steckte, weiß ich natürlich nicht, aber fast nichts ist möglich ohne die Mafia. Ich hatte einmal eine Plantagenbesitzerin kennen gelernt die Oliven anbaute. Sie wurde so lange von der Mafia belästigt, dass sie bewaffnete Wachleute einstellte, die früher beim Militär gedient hatten. Die Mafia zog sich daraufhin zurück. Die Dame



Bastia - Aeroclub „Antoine de Saint Exupery“ - Feuerlöschflugzeuge

entkommen zu sein. Ich fühlte mich wohl, in französisch sprechender Umgebung konnte ich durchatmen. Ich schaute noch in die Halle des Aeroclubs, tankte die Maschine auf und dann bestellten wir ein Taxi und ließen uns in ein schönes ländliches Hotel „Chez Walter“ fahren, wo gerade eine Hochzeitsfeier abgehalten wurde. Wir aßen in der „Freiheit“ ein gutes Essen, tranken ein paar Gläser Rotwein und gingen verhältnismäßig früh zu Bett. Am nächsten Morgen mussten wir zeitig starten um vor Einbruch der Dunkelheit in Worms zu sein.

CHEZ WALTER

HOTEL DI NUOVA COSTRUZIONE, situato a 4 km dall'Aeroporto Internazionale di Bastia-Poretta, a 1 km dall'incrocio per Bastia, Ajaccio, Bonifacio e a 6 km dal mare. 32 camere con bagno, balcone, telefono, riscaldamento centrale, isolamento termico e acustico, damento centrale, parcheggio privato. Televisione e colori - Parcheggio privato. Piacere e servizi a disposizione dei clienti dell'hotel. Calma - Comfort - Silenzio. Musica diffusa - Al ristorante francese specialità Corse ed italiane - Aragoste del giorno.

NEUGEBAUTES HOTEL, 4 km vom internationalen Flughafen Bastia-Poretta, 1 km von der Kreuzung Bastia, Ajaccio, Bonifacio und 6 km vom Meer entfernt gelegen. 32 Zimmer mit Bad, Balkon, Telefon, Zentralheizung, Lärm- u. Wärmeeisolation. Fahrzeughallen - Privater Autoparkplatz. Ein Freibad und ein Tennisplatz zur Verfügung des Hotelgastes. Ruhe - Komfort und Stille.

NEWLY BUILT HOTEL, located at 4 km from Bastia-Poretta International Airport, at 1 km from crossing for Bastia, Ajaccio, Bonifacio and 6 km from sea. 32 bedrooms with bathroom, balconies, telephone, central heating, sound deadening and thermal insulation. Colour television and private parking. A swimming pool and a tennis court at the Guests' disposal. Peace - Comfort - Silence. Music background - At the restaurant you will find Corsican and Italian specialties - Day fresh lobsters.

Fliegen und Landen ohne Geschwindigkeitsmesser

Tatsächlich starteten wir am Sonntag morgen um 07:27 und flogen, nach Erreichen der Küste, auf direktem Kurs auf Lyon zu, und zwar über die Berge der Provence hinweg. Da passierte es – die Geschwindigkeitsanzeige fiel wieder aus. Wir waren auf über 10.000 Fuß und Holger bekam komische Gefühle im Bauch, so entschied ich auf Minimum Höhe, so bei 5.000 ft herunter zu gehen. Das half ein wenig, aber es war auch wohl eine Portion Angst ob meiner Fähigkeiten das Flugzeug ohne Geschwindigkeitsanzeige zu landen. Das hatte ich auch noch nicht gemacht. Aber wir mussten runter, tanken. Gegen 11:30 begann ich mit dem Landeanflug auf den Flughafen „Bron“ von Lyon.

Ich fuhr die Klappen auf die 3. Stellung aus und gab mindestens 80 % Leistung auf den Propeller. Die Maschine „wackelte“ ein wenig, aber kurz vor der Landebahn fuhr ich die 4. Stufe der Klappen aus, und nahm das Gas fast ganz raus und drückte die Nase herunter. Die Maschine wurde etwas schneller und stabiler aber schwebte mit ca. 500 ft/min auf die Landebahn herunter. Kurz vor der Bodenberührung nahm ich die Klappen auf die 2. Stellung zurück, dann setzte die Maschine auf, Klappen auf „0“ und rollte zur Tankstelle. Dort trafen wir auf Dr. Bernhard, ein Fliegerarzt aus Worms, der mit der PA-28 (D-EGPA) aus Mallorca gekommen war, und sich auch auf dem Weg zurück nach Worms befand. Nach dem Tanken bastelte ich etwas an dem Staurohr des Geschwindigkeitsmessers herum und entfernte nochmals Insektenrückstände. Das Gerät sollte jetzt wieder funktionieren. Ich gab dann noch den Flugplan nach Deutschland auf.

Um 12:58 hob unsere C-172 (N-9446) in Bron ab. Ohne weiteren Stopp landeten wir um 16:31 in Worms. Der Geschwindigkeitsmesser funktionierte noch. Nach fast 8 Stunden Flugzeit seit Neapel hatte die Heimat uns wieder. Was für eine Erleichterung. Aber auch ein Abenteuer hatte sein gutes Ende genommen.

Es passierte immer wieder interessante Vorgänge, die teilweise unvorhergesehen waren. Vor allem wohl auch durch den immer neuen Zulauf von Interessierten, die den Flugschein machen wollten. Eines Tages erschien aber ein Kamerad, der Berufspilot werden wollte, sein Name war „Helfrich“. Der hatte von unserer Cessna gehört und wollte gerne einen Großteil seiner notwendigen Flugstunden (200) auf ihr fliegen, weil das nicht so teuer für ihn würde. Wir haben ihm die Erlaubnis ge-



Korsika -- Nordcap nahe Calvi

erhalten würde, ich müsse erst dafür sorgen, dass das einwandfrei funktioniere. Das war ein Tiefschlag. Ich rief den ehemaligen Eigentümer an und der sagte mir, dass er für die Reparatur sorgen würde. Schön, aber wann? Nächste Woche würde es fertig sein, da die Arbeiten in Rom gemacht würden.

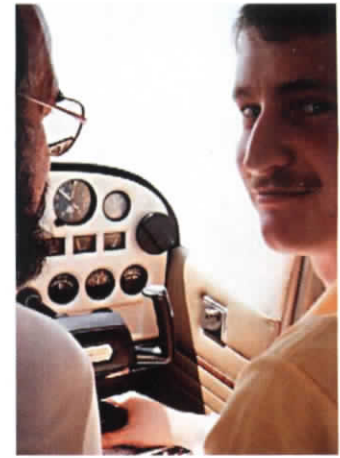
„Rien ne va plus!“

Was nun? Holger meinte, er müsse aus beruflichen Gründen unbedingt nach Hause. Aber es gab keine Flüge, man müsse erst nach Rom und dann mit dem Zug, ca. 24 Stunden. Letztendlich entschieden wir uns mit einem Leihwagen nach Worms zu fahren und am darauf folgenden Freitag wieder nach Neapel zurück zu kehren. So bekamen wir einen Fiat Punto und brausten los. Es war ein fast neues Auto. Geschwindigkeitsbegrenzung kannte es nicht. Es muss etwa 14:00 Uhr gewesen als wir auf die Autostrada del Sole fuhren. Am Montag morgen waren wir um 6:00 in Worms, etwa 16 Stunden, fast 2.000 km. Ich ging ins Büro und Holger wurde von seinem Vater abgeholt. Ich genoss die Woche, mit einem italienischen Nummernschild!

Am frühen Nachmittag des 17.6.1988 fuhren wir wieder los – nach Neapel. Etwa 20 Stunden später waren wir dort, gingen zum Flieger und fanden eine Nachricht vor: das Sprechfunkgerät sei repariert, es befände sich bei der Firma soundso in Halle 10 auf dem Flugplatz Ciampino in Rom. Das gibt es doch gar nicht – vor 3 Stunden sind wir an Rom vorbei gefahren und mussten jetzt zurück? Aber eine Wahl hatten wir ja nicht, also umdrehen und los.

Ich trug fast nur weiße Kleidung, und plötzlich bekamen wir, auf der Autobahn, einen Platten. Mit weißen Klamotten ein Rad wechseln, dass total mit Bremsstaub verschmutzt war. Aber was soll's. Dann sprang das Auto nicht an, gut das es nicht so groß – sprich schwer war und ich es anschieben konnte. Der Motor sprang auch sofort an. Dann mit 160 km/h nach Rom. Anhand unserer Anflugblätter wussten wir auch wo Ciampino zu suchen war. Das war der Hauptflughafen von Rom, bis „Guiseppe Verdi“ (Fiumicino) erbaut war. Jetzt flogen da nur noch Privatjets und Kleinflugzeuge. Am Hauptgebäude angekommen wollte ich auf den Platz auf Halle 10 zu laufen. Aber ich wurde von einem Herrn in schwarzem Anzug aufgehalten, ich könne da nicht hin. Er musterte mich und sah wohl all den Schmutz von dem Radwechsel, außerdem war ich verschwitzt, eine Klimaanlage hatte der Fiat nicht. Ich sagte, ich sei Pilot und

wolle dort mein Funkgerät abholen. Ob ich den einen Pilotenschein hätte, ich sagte: „selbstverständlich“. Aber er wollte den sehen. So musste ich zum Wagen zurück, meine Tasche holen um ihm den Flugschein zu zeigen. Er betrachtete das Dokument sorgfältig, rief nach einer Limousine und ließ mich in diesem, mit violettem Plüsch, ausgeschlagenem Wagen, zur Halle 10 fahren. Ich bekam das Gerät, bezahlen brauchte ich nicht. Aber ich musste zu Fuß zurück gehen. Naja, das war ja nicht das Schlimmste. So rasten wir nach Neapel zurück und bauten das Gerät ein. Dann probierten wir es aus. Es funktionierte!



Holger Bopp

Dann gab ich den Flugplan auf, etwas warten, ins Flugzeug, alle Genehmigungen einholen, Gase rein – und, oh Wunder, die Maschine hob ab. Es hatte sich ausgezahlt, dass wir der Maschine einem gründlichen Check unterzogen hatten. Der Abflug ging fast bis Capri und dann nach rechts mit etwa 340 Grad nach Elba und Korsika. Ständig wurde ich angerufen so wie: „Sire, per favore, what is your posizione?“ Wieder und wieder. Ich hatte genug.

Gewitter über Bastia

Ich stellte den Transponder auf die Kennung „Radio Failure“ (Funkausfall) und stellte das Funkgerät auf leise, fast aus! Ich flog die Strecke, wie vorgeschrieben unter Berücksichtigung der Flugschneise für den Flughafen „Guiseppe Verdi“ und war nach etwa 3 Stunden im Gebiet Elba/Bastia. Dort meldete ich mich in Bastia, aber die sagten mir, dass ich derzeit nicht landen könne weil ein schweres Gewitter über dem Flugplatz läge. Ob ich in den italienischen Luftraum zurückkehren wolle. Meine Antwort war, „Neeiiiiin“, aber ich hätte sagen wollen „um Gottes Willen nicht“. Ich sagte ich wolle über Elba auf den Abzug des Gewitters warten und dann in Bastia landen. So machten wir das auch, nach 20 Minuten wurden wir gerufen und erhielten unverzüglich unsere Landegenehmigung. Als ich die Maschine abstellte hatte ich den Eindruck aus dem Gefängnis



Dies ist die Maschine N-9446, die uns so viele Probleme einbrachte - nach der Ankunft in Bastia/Korsika



Flugplatz Erfurt



Agrarflugzeuge in Erfurt

Erlebnis Kunstflug

Eines Tages sprach Peter mich an und fragte mich ob ich Interesse hätte mit ihm einen Kunstflug zu machen. Dazu hatte die Luftaufsicht in Frankfurt bereits ihre Zustimmung gegeben. Die Maschine sei da, es wäre doch sicherlich eine schöne Erfahrung. Ich sagte sofort zu. Auf der Fahrt von Schwetzingen nach Worms bekam ich schwitzende Hände, doch sonst war ich ruhig kaum, am Flugplatz angekommen sagte Peter zu mir, der Flug müsse um einen Tag verschoben werden, da die Maschine in die Werkstatt müsse. Also, die ganze Aufregung umsonst. Das sollte mir nicht noch einmal passieren. So fuhr ich an dem folgenden Sonntag wieder zum Platz, die Maschine war fertig, die Genehmigungen waren eingeholt, also anschnallen. Das war ein Sechs-Punkte-Gurt, den man allein gar nicht anlegen kann, sondern der er muss angelegt werden. Dann ging es los. Der Flug dauerte ca. 30 Minuten, die Fluglagen kann ich nicht mehr nachvollziehen, aber für die meiste Zeit wusste ich nicht ob ich oben oder unten war, mit Kopf nach unten, ob es aufwärts oder abwärts ging. Peter sagte mir, dass er bis 6G fliegen werde, unheimliche Kräfte wirkten auf mich ein. Erst nach 20 Minuten, beim Trudeln war ich in der Lage die Manöver einzuschätzen. Es war unheimlich klasse, mir ging's gut, und das Adrenalin floss (wahrscheinlich) reichlich. Als wir wieder am Boden waren und abgeschnallt, war ich zwar noch ein bisschen wackelig auf den Beinen, aber so ein Erlebnis! Ich hätte es jeden Tag wieder gemacht.

Peter sagte mir, dass er bis 6G fliegen werde – unheimliche Kräfte wirkten auf mich ein!

Auf nach Erfurt

Durch den Mauerfall 1989 hatten sich für uns auch die Ostdeutschen Plätze geöffnet. Nur zögerlich wurde von dieser neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht. Am 10. Mai 1990 entschied ich für mich aber, dass ich einen „Schnupperflug“ nach Erfurt machen wolle. Von der früheren Grenze aus, flog ich östlich, der Autobahn entlang. An der Stelle, an der ich nach Nord fliegen wollte, sah ich keine Stadt, doch flog ich ein paar Minuten weiter und dann sah ich in einer Senke den Dom und irgendwie fiel mir ein Stein vom Herzen. Das musste wohl mit den Fahrten in die DDR zu tun gehabt haben, aber nun war

alles in Ordnung. Ich meldete mich, bekam die Landebahn und einige Minuten waren mein Mitflieger und ich am Boden. Ich rollte an die Tankstelle und wurde prompt bedient. Da war auch absolut nichts los! Als der Tankwart meine Angaben aufschrieb und „Worms“ hörte, schaute er auf und sagte, dass am Tag zuvor schon ein Flugzeug aus Worms da gewesen war, und er den Piloten sogar gekannt hätte. Ich antwortete sofort: „Uwe Krummbein“, er lächelte und bestätigte meine Annahme, Er sagte mir dann noch, dass er selbst mit ihm eng zusammen gearbeitet hätte und er sehr beliebt gewesen sei, und nun sei er als Pilot nach Erfurt zurück gekehrt.

Wir machten dann einen kleinen Spaziergang um den Dom herum und sahen auch das Hotel, aus dem Willy Brand den Erfurtern zugewinkt hatte. Die Stadt hatte sicherlich Potenzial, war aber sehr vernachlässigt, wie ich es bei früheren Besuchen in Städten der DDR bemerkt hatte. Die Straßenbahn ruckelte langsam durch die Straßen, rechts vom Dom war das Gebäude der Staatssicherheit. Eigentlich war alles eher trostlos, aber es würde schon werden, dass war mir klar. Bald kehrten wir zum Flugplatz zurück und bestiegen unser Flugzeug, aber nicht ohne vorher noch die komischen gelben Flieger, die in einer Ecke untergestellt waren, zu begutachten. Es handelte sich um Sprüh-Flugzeuge zur Ungezieferbekämpfung auf den riesigen Getreidefeldern, die die SED Regierung erzwungen hatte (LPGs). Nach etwa 2 ½ Stunden waren wir wieder in Worms am Boden. Irgendwie wusste ich, dass dieses nicht das einzige Mal gewesen war das ich Erfurt besucht hatte.

In der Tat, ein paar Wochen später kam Gerhard Heitz mit einer 6-sitzigen Cessna in Worms an. Sein Cousin kam wenig später mit einem Ferrari nach. Wir begrüßten und freundlich und bald fragte Gerhard mich, ob ich nicht ein wenig mit ihnen fliegen möchte, wie wäre es denn mit Erfurt? Da war ich doch platt. Ich kannte ja die Wegepunkte noch auswendig und sagte freudig zu. Der Cousin sollte fliegen, Gerhard Co-Pilot und ich hinten drin. Offenbar beherrschte er die Elemente der Maschine, aber von Navigation hatte er keine Ahnung, das merkte ich sofort. Trotzdem meinte er wohl in unbekanntem Luftraum fliegen zu sollen. An einem VOR forderte ich ihn auf auf einen neuen Kurs zu gehen (von 070 auf 090 Grad) und

geben, er flog in kurzer Zeit ca. 60 Stunden, die ihm DM 3,600 kosteten anstatt das Doppelte wenn er die Clubmaschinen benutzt hätte. Nachdem er die Zeit erfüllt hatte, verschwand er vom Platz. Ob er Berufspilot wurde, erfuhren wir nie.

Luxus pur: Baguettes mit dem Flieger aus Paris

Es gab noch einen weiteren Kandidaten, der bei der „FTC“ (Flight Training Center) die Ausbildung zum Berufspiloten vorantrieb. Er war ein geselliger Mann und flog für einen Eigentümer eine zweimotorige Maschine fast täglich nach Paris und zurück, um für ihn eine Reihe von Hotels Baguettes zu holen. Er bekam für seine Tätigkeit kein Geld, aber erreichte so, dass er seine Pflichtstunden für ihn, kostenlos „erfliegen“ konnte.

Die FTC bildete zukünftige Piloten vom PPL bis zum Verkehrspiloten aus. Der Inhaber war selber Verkehrspilot, arbeitete aber vorwiegend in seiner Ausbildungsstätte. Die meisten Teilnehmer hatte jedoch bereits den PPL und machten bei der FTC alle anderen Ratings, wie IFR, zwei- oder mehrmotorig und Jet. Die Lufthansa selbst bildete ihre eigenen Piloten aus, aber Condor und GermanWings, stellten Piloten aus anderen Ausbildungsstätte ein. Die hauptsächlich Ausbildungsflugzeuge waren „King Air“ und „Queen Air“. Während erstere Turbinenmotoren hat, hat letztere Kolbenmotoren. Solche Maschinen waren weit verbreitet als Firmenflugzeuge und deshalb war es dort einfacher eine Pilotenstelle zu bekommen, wenn man nicht sehr viel Stunden Flugzeit hatte. Nach einer gewissen Zeit nahm der Inhaber selbst eine Verkehrspilotenstelle an und die Schule wurde vor seiner Ehefrau weiter geführt. Diese Einrichtung findet noch an anderer Stelle (Russland), am Schluss dieses Aufsatzes, Aufmerksamkeit.

Ein weiterer Interessent, Gerhard Heitz, der als Juniorchef eines Autohandels in Texas zusammen mit seinem Cousin, den Flugschein gemacht hatte, kam zu mir um die Möglichkeit zu prüfen die kleine Cessna zu chartern und Flüge in der Umgebung durchzuführen, da die Vorgaben für Inhaber von PPL-Scheinen anders ist als sie in Texas waren. Er wollte sich mit der Flugsituation in Europa besser bekannt machen. Ein lobenswerter Vorsatz, den er auch ausführte. Ich machte mit ihm einen Testflug, den er gut durchführte und ließ ihn ca. 10 Stunden fliegen. Danach fühlte er sich sicherer.

Controlled Visual Flight Rules

Mit Egon Nikula, der mit mir nach Neapel geflogen war, flog ich mehrfach nach Norddeutschland. So auch im März 1989. Auf dem Rückflug hielten wir genau auf ein sogenanntes „CVFR“ (Controlled Visual Flight Rules) Gebiet über Frankfurt zu. Hier zeigen sich die Probleme mit den Regeln für eine VFR- Berechtigung, die ja völlig unabhängig von den Navigationsinstrumenten gewährt wird, wie weiter oben schon beschrieben wurde. Es ist aber fast unmöglich, irgendwelchen Piloten Anweisungen zu geben, wenn sie die Instrumente nicht an Bord haben oder davon nichts verstehen. Eine andere Möglichkeit ist aber auch die, dass der Pilot die Fähigkeiten hat, im begrenzten Rahmen (nicht bei eingeschränkter Sicht) nach Instrumenten zu fliegen, wenn er die Anwendung beherrscht

und die Maschine entsprechend ausgerüstet ist. Nur in diesem CVFR Gebiet dürfte er trotzdem nicht fliegen, da er erst nach 75 Flugstunden eine Ausbildung machen kann, um eine CVFR Berechtigung zu erwerben. Ein solches Gebiet lässt sich am besten wie an „Trichter“ beschreiben. Ganz unten ist die „normale Kontrollzone, darüber eine noch größere und darüber eine noch größere um den Verkehrsflugzeugen unter 10.000 ft die Kleinflugzeuge vom Hals zu halten. Deswegen kann man bis ca. 3.000 ft mit normaler Prozedur in die Kontrollzone eindringen um zu Landen. Darüber darf man aber nicht einfliegen, es sei denn, man hat die CVFR Berechtigung, man hat die Freigabe von der Flugsicherung dort hinein zu fliegen und die genaue Einweisung. Darüber, in der 3. Stufe gilt das gleiche analog, aber das Gebiet ist um ein vielfaches größer. Der Pilot muss sich zum Durchflug anmelden, ihm wird die Genehmigung erteilt, aber die Von-Nach-Richtung (Funknavigationspunkte) aufgeben, sowie Höhe und Geschwindigkeit. Alle Kriterien können/ dürfen nicht ohne Freigabe durch die Luftaufsicht verändert werden. Man kann erkennen, dass hier höhere Ansprüche an das Können der Piloten gestellt werden.

Als ich mit Egon dem Gebiet näher kamen, bat ich um Freigabe für einen Durchflug von A nach B. Die Freigabe wurde erteilt, die Höhe und Geschwindigkeit vorgeschrieben und wir flogen ein und durch – keine Probleme! Nur – ich hatte keine CVFR Berechtigung. Aber – meinen Flug hatte ich einwandfrei durchgeführt.

Insgesamt war ich fünf Mal mit dem Flugzeug in Bremerhaven. Meistens holte meine erste Frau, Rosemarie, mich ab, wir verbrachten ein paar Stunden, auch mit meiner Tochter Marion zusammen, ich wurde wieder zum Flugplatz gefahren und startete. Ich will nicht verhehlen, dass mich das manchmal sehr stolz machte. Was meine Kinder davon hielten, weiß ich nicht. Jedenfalls war es ein abenteuerliches Landemanöver: bei vorherrschenden westlichen Winden musste ich meist auf der 27 (West) Bahn landen. Dann kam man von Wulfsdorf, über ein altes, geklinkertes Hochhaus hinweg, musste die Maschine runterdrücken, aber nicht zu tief, weil im Hafenbecken, über das man nun hinweg fliegen musste, Boote oder Schiffe sein konnten, nach dem Hafenufer nochmals herunterdrücken und gleich am Anfang der (kurzen) Landebahn aufsetzen. Für die ansässigen Piloten – kein Problem, für Fremde ein etwas ungewöhnlicheres Manöver.

Das Jahr 1990 begann ohne meine Teilname an den traditionellen Anflug am 1. Januar. Ich begann mit dem Fliegen am 8.2.1990 mit einem Flug, zusammen mit einem netten Fliegerkamerad, Uwe Krumbbein. Er war verheiratet, arbeitete bei Opel in Rüsselsheim, wo er auch wohnte. Einmal waren wir bei ihm und seiner netten Frau eingeladen. Dabei kam heraus, dass Uwe aus der DDR geflüchtet war, und eigentlich aus Erfurt stammte. Es war ihm auch gelungen seinen Cousin aus der DDR nach Rüsselsheim zu holen, ihm eine Arbeitsstelle zu besorgen und hatte angenommen, dass ihm damit geholfen sei. Aber nach wenigen Wochen gab der Cousin auf, er müsse zu viel arbeiten, einen 8 Stunden Arbeitstag könne er nicht mehr schaffen. Dabei war er wohl nur so um die 40 Jahre alt. Uwe und ich benutzten die PA-28 (D-EDPA) um unsere Fähigkeiten zu testen. Von ihm wird unten nochmals die Rede sein.



Baden-Baden Oos war auch nicht kontrolliert, obwohl er eine lange Bahn hatte auf der mittlere Verkehrsmaschinen landen und starten konnten. Baden-Baden ist ja sehr beliebt, Kurgäste, Musiker, Spieler u.v.a.m. gehören zu den ständigen Gästen. Alle zwei Jahre wird dort eine Gebrauch-Flugzeug Messe durchgeführt. Ich kann nicht sagen wie viele Flugzeugbesatzungen im Jahre 1991 kamen um diese Veranstaltung zu besuchen, aber ich weiß noch, dass etwa 300 Ma-

schinen zum Verkauf standen. Dieses war auch insofern eine außerordentliche Messe, weil zum ersten Mal auch Flugzeuge sowjetischer Produktion angeboten wurden. Diese Maschinen flogen auch kleine Showeinlagen. Insbesondere eine Antonow, ein Doppeldecker der so langsam fliegen kann wie damals der deutsche „Storch“.

Ein weiterer Gast war eine DC 3, auch bekannt als „Rosinenbomber“ weil dieser Typ es war der wesentlich zur Versorgung Berlins, während der Blockade, eingesetzt worden war. Ein Schweizer hatte sich eine dieser Maschinen angeschafft und vercharterte diese oft an Filmproduzenten usw. Die Betreiber Gesellschaft nannte sich „Classic Wings“.



„Rosinenbomber“ DC-3 über dem Flugplatz von Baden-Baden Oos

Mein Anflug war auch etwas außergewöhnlich. Es hatten sich bereits so viele Flugzeuge in die Platzrunde eingeordnet, dass die Vorschrift, erst dann zu landen wenn das vordere Flugzeug die Landebahn verlassen hat, nicht einzuhalten war. Der Mann der auf dem Turm am Sprechfunk war, flehte die Piloten eindringlich an alle Landungen in eigener Verantwortung durchzuführen (was sowieso immer der Fall ist) und vorsichtig zu sein und nach dem Aufsetzen zügig die Landebahn zu verlassen. Er könne nicht mehr auf Landeanfragen antworten. Das war auch nicht erforderlich, die Landungen erfolgten in 30 Sekunden Abständen. Wenn einer auf der Bahn liegen blieb? Nur nicht daran denken. Aber, die Maschine vor mir kam sofort nach dem Aufsetzen von der Bahn ab, konnte sich aber neben der Bahn in Sicherheit bringen. Es gab an diesem Tag keine schwerwiegende Vorfälle, eine gute Disziplin der Piloten sei Dank. Diese Veranstaltung war eine der spannendsten Ereignisse in der Fliegerei, die ich mitgemacht hatte.

Kurz vor Weihnachten 1991, es war der 22. Dezember gegen 12:30 hörte ich eine Meldung im Radio, die mich aufschreckte. Es wurde berichtet, dass gegen 12:00 Uhr eine DC-3 bei Heidelberg gegen einen Berg geprallt sei. Alle Insassen wären möglicherweise ums Leben gekommen. Von unserer Wohnung aus konnte man den ungefähren Absturzort einsehen.

Im Laufe des Nachmittags ergab sich ein Bild für das ich kein Verständnis aufzubringen, in der Lage war. Die Chartergesellschaft hatte das Flugzeug für Filmaufnahmen zur Verfügung gestellt. Dazu hatte man alle Fenster von innen verklebt. Offenbar benötigte das Set keine Ausblicke. Aber auch das Pilotenfenster war verklebt. Warum man nun ausgerechnet über den Odenwald fliegen wollen um irgendwelche Innenaufnahmen in einer fliegenden DC3 zu machen, kann ich nicht begreifen. Der Pilot hatte sämtliche Vorschriften außer Acht gelassen, hat den Pilotensitz verlassen um bei den Aufnahmen zuschauen zu können. Jedenfalls war er beim Crash nicht am Platz. Warum, aber, warum hatte er in einer so geringen Höhe auf dem Autopiloten eingestellt? Hatte er das Terrain nicht auf der Karte überprüft? Im Luftraum unter 5.000 MSL darf überhaupt kein Instrumentenflug vorgenommen werden? Wusste die Flugsicherheit von dem Unternehmen, ich weiß es nicht, aber ich hoffe es auch nicht. Mein Glaube an die Effektivität der BFS wäre auf ewig dahin. Es stellte sich heraus, dass alle 27 Personen an Bord bei der Kollision getötet wurden.

Flugzeugkatastrophe von Rammstein - ein schwerer Schlag für die allgemeine Luftfahrt.

Nach meiner Erfahrung bei der Abholung der N-9664 aus Neapel wollte ich nie wieder etwas mit Italien zu tun haben. Aber, wir hatten uns gerade einen neuen, kleinen BMW 318 gekauft und Jo Anne hatte noch Urlaub zu nehmen. Es wäre doch eine gute Gelegenheit eine Reise mit dem neuen Wagen zu machen? Ja schon, aber wohin? Nach Italien? Nein! Kommt nicht in Frage. Überlege doch mal, wir haben in Italien auch so viele schöne Erlebnisse gehabt. Neapel war zwar unschön, aber es ist doch nicht überall so, versuche es nochmal. - Nun, recht hatte sie so fuhren wir nach Vicenza, dann über Venedig und der Adria entlang bis Rimini. Wir erreichten diesen schönen Ort am 1. September, am 31 August war die Saison zu Ende und die Hotel Preise purzelten nur so. Also wählten wir ein Haus aus und waren auch angenehm überrascht. Es gab dort einen italienischen Gast, der perfekt Deutsch sprach.

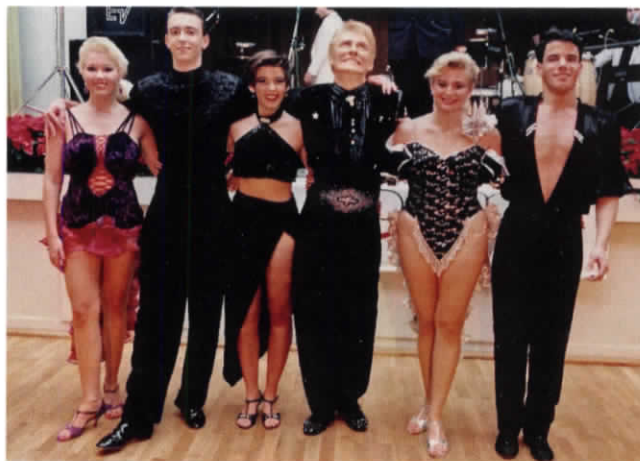


Das Unglück von Rammstein - brennende Teile trafen die Zuschauer

unsicher fragte er: „Nach rechts oder links?“ Das erschütterte mich dann doch. Von nun an gab ich alle navigatorischen Änderungen von hinten an den Pilot, bis wir im Landeanflug waren. Nach einem kurzen Aufenthalt vor dem Dom und nach dem Tanken flogen wir zurück nach Worms. Selbst wieder am Boden war ich entsetzt über soviel Leichtsinnigkeit.

Am 4. 8.1991 flog ich, bei sehr schönem Wetter, nochmals nach Erfurt. Da hatte sich schon vieles zum Schöneren verbessert. Wir fanden ein nettes Lokal an einem Flösschen und genossen so unsere eigene Wiedervereinigung.

Zum 20. November 1991 waren wir zu einem Fliegerball eingeladen. Die fand im Mozart Saal des Wormser Festhauses statt. Eine sehr gute Adresse! Es war eine sehr schöne, harmonische aber schwungvolle Veranstaltung, bei der auch Tanzgruppen mit Latein-Amerikanischen Tänzen auftraten. Michael Stelzer machte sich einmal richtig nützlich. Wir hatten sogar amerikanische Piloten eingeladen weil wir mit denen eine gute Verbindung hatten. Der Platz in Sandhausen war zwar vor allem für Hubschrauber vorgesehen, aber Flächenflugzeuge benutzen den Platz auch. Insbesondere auch der US Aeroclub, der seine Piloten selbst ausbildete. Michael hatte für seine Einlage das Lied



Auf dem Fliegerball

so gut auf dem „Rücken“ fliegen wie in der Normalflugkonfiguration. Diese Maschine gab es mit verschiedenen starken Motoren. Der „schwächste“ Motor hatte 345 PS, bei dem geringen Gesamtgewicht der Maschine nicht gerade untermotorisiert. Es war aber nicht Walter Extra der uns beehrte sondern ein anderer Kunstflug-Meister aus der Schweiz, Egon Müller. Er wollte nur tanken. Klar standen wir in wenigen Minuten um die Maschine herum und plauderten mit Egon. Leider hatte er nicht viel Zeit sondern rollte schon bald wieder an den Start. Vom Turm wurde er gefragt wie er denn starten wolle. Er antwortete sofort: „Ganz normal, oderr? (schwyzerisch!)“. Dann kam die Frage: „Was ist bei Ihnen denn normal“. Statt einer Antwort, hatte er schon Gas gegeben, war kaum über das Ende der Startbahn (24) hinaus als als er sich bereits einmal um 90 Grad um die Längsachse dreht und gleich darauf nochmals 90 Grad, womit er schon wieder in der Normallage war. Ich glaube nicht, dass die Flugleitung

etwas anderes erwartet hatte, zeigte sich aber „empört“ - was blieb ihnen den sonst übrig? Die abgebildete Maschine ist nicht die mit der Egon Müller flog, dies haben wir in Baden-Baden Oos zu Flugzeug Messe gesehen.

Die meisten Flugplätze für die allgemeine Luftfahrt sind keine kontrollierten Plätze, die Flugaufsicht besteht nicht notwendiger Weise aus Fachleuten, jeder kann ein Prüfung machen und auf dem Turm arbeiten. Das ist oft bei kleinen Vereinsflugplätzen der Fall, Mitglieder übernehmen die Flugleitung. Obwohl ich auch die Prüfung gemacht hatte, war ich nie aufgefordert worden auf dem Turm Dienst zu tun. Der Flugplatz



Einladung zum Fliegerball

„My Way“ (Frank Sinatra brachte das zu großem Erfolg) gewählt, aber er benutzte Sprechgesang auf Deutsch. War wirklich nicht schlecht. Wenige Wochen früher (28. November) gehörten wir auch zu den Eingeladenen beim Fliegerball in Bad Dürkheim, im Kurhaus. Auch da, alles vom Besten!

Eines Tages landete eine „Extra“ in Worms. Diese Maschine hatte der Weltmeister im Kunstflug, Walter Extra konzipiert. Sie hatte u.a. symmetrische Flügel und konnte genau



Auf dem Fliegerball



Eine solche Maschine flog Egon Müller - diese sah ich in Baden-Baden

Zum Abendessen fragte er uns ob wir etwas von einem Unglück in Deutschland gehört hätten. Hatten wir nicht. In Ramstein Air Base hatte ein Flugtag stattgefunden, das von den Amerikanern als Volksfest organisiert worden war. Es war auch ein Formations-Staffel eingeladen worden – die „Frecce Tricolori“ aus Italien. Die führten ihre Flugkünste vor. Eine Figur war, dass alle Flugzeuge ein „Herz“ bildeten und nur eines entgegen kommt und in dieses „Herz“ hinein sticht. Diese Manöver, nur wenige Meter über Grund, ging schief und es kam zu einer fürchterlichen Kollision bei der die brennenden Trümmerteile bis in die Zuschauer Menge flogen, ein Höllenfeuer entzündete sich wegen der Spritvorräte in den kollidierten Maschinen 70 Tote, 200 Verletzte. Mir schmeckte das Abendessen nicht mehr: waren Freunde aus Worms bei der Veranstaltung? Wahrscheinlich, waren sie betroffen? Wir würden es nicht wissen bis wir wieder nach Schwetzingen, wo wir jetzt wohnten, zurückgekehrt sein würde. Das war die letzte Flugschau in Ramstein. Niemand aus unseren Fliegerkreisen, die wie kannten, war betroffen!

Einmal flog Hans Jürgen, ohne mich (dieser Bursche!) nach Nancy, wo wir so häufig zusammen gewesen waren. Vor der Landung wurde er angewiesen in die Platzrunde zu gehen. Die Landebahn sei wegen eines Unfalls gesperrt. So trat er in die Platzrunde ein, von der er aber Einblick auf den Flughafen hatte. Dort entdeckte er, dass auf der Landebahn, ein Kleinflugzeug brannte. Nach einer halben Stunde war das Feuer gelöscht und die Trümmer beiseite geschoben. Nach der Ladung wurde ihm berichtet, dass zwei Personen ums Leben gekommen seien.

Im Januar 1991 betrat ein neues LSV Mitglied die Bühne auf dem Flugplatz, Worms: Günter Fasold, der in Ludwigshafen lebte, für die BASF aber in Belgien gearbeitet hatte. Dort hatte er auch seinen Flugschein gemacht, ja sogar noch eine IFR Rating hinzu gefügt. Er war sehr freundlich und hatte fast immer ein Lachen bereit. Mir gab er Tipps über IFR Prozeduren und berichtete auch von seinen Erfahrungen. Immerhin, er galt als erfahrener Pilot. Eines Tages war er mit einer, von einem Vereinskameraden gecharterten Maschine, über Süddeutschland unterwegs. Das Wetter war wohl nicht so gut, aber das Flugzeug war voll IFR - fähig ausgestattet. Was immer passiert ist, er passierte den Meldepunkt beim Hohenzollern Schloss. Die Höhe hatte er nicht angegeben (laut Protokoll der Flugsicherung). Plötzlich der automatische Funksignalgeber: Aufschlag! Hubschrauber steigen auf, bald war das Wrack gefunden, die Insassen tot. Nie werden wir wissen, warum ein erfahrener Pilot mit IFR Berechtigung einen so kapitalen Fehler machte, der ihm und den drei Passagieren das Leben kostete. Die Maschine gehörte zwei Kameraden und war ausreichend versichert. Trotzdem gab es mit der Versicherung große Probleme. Die behauptet, dass der Versicherungsschutz nicht für Piloten galt, die nicht Mitglieder der Haltergemeinschaft waren.

Flug nach Warschau

Mit meinem Freund, Peter Schweizer hatte ich besprochen, dass wir zusammen nach Warschau fliegen wollten. Er schien begeistert zu sein, so machte ich mich an die Planung. Mit meinem kleinen Computer hatte ich ein Programm geschrieben, dass mir Kurs und Flugdauer errechnen konnte wenn ich nur



Flughafen Warschau

die Abflug- und Zielkoordinaten eingab. Das Ergebnis verglich ich mit der Karte. Polen hatte kürzlich die Visumpflicht für Deutsche aufgehoben. Nur ein Reisepass war erforderlich. Der Vor-Flugplan war unwidersprochen geblieben und ich sagte zu Peter, dass es am nächsten Morgen losgehen würde. Er sagte eigentlich nichts, aber am nächsten Morgen war er nicht am Platz, ich rief ihn an und er sagte irgend etwas, dass er eigentlich keine Lust hätte. Was für eine Enttäuschung!

Dann sah ich den alten VW Bus den Stefan fuhr. Er war Auszubildender bei der Flugwerft die ebenfalls von der Familie Martin (FTC) betrieben wurde. Er wohnte irgendwo im hessischen Gebiete, rechts des Rheins und hatte einen ziemlich weiten Weg. Deshalb schlief er hin und wieder in seinem Bus, der auf dem Park platz des Flugplatzes abgestellt war. Als ich ziemlich enttäuscht an meinem Wagen stand, öffnete sich die Schiebetür des Busses und, sich streckend, kam Stefan heraus. Nach einem kleinen Geplänkel fragte ich ihn was er denn an diesem Wochenende vor hätte. Er antwortete: „Eigentlich nichts“. Ich fragte ihn ob er denn Lust hätte mit mir nach Warschau zu fliegen? „Warschau? Das wäre ja Klasse, gerne.“ Dann lud ich ihn ein sich entsprechend vorzubereiten, während ich nach Schwetzingen zurück musste um meinen Reisepass zu holen, den ich vergessen hatte. Ich sei in einer Stunde zurück, er könne die PA-28 (D-EGPA) flugbereit machen und tanken, wenn notwendig. Schon saß ich im Auto und fuhr zurück nach Schwetzingen, 99% der Strecke war Autobahn, der Verkehr war mäßig, so war ich nach knapp einer Stunde zurück. Um 10:19 starteten wir nach Dresden. Ich gab den Flugplan auf und um 13:10 ging es weiter.

Wir flogen über das „Dreiländer-Eck“, über Zittau, dem Ort an dem meine Angestellte im Immobilien Büro in Bremerhaven geboren worden war. Dann der Einflug nach Polen, in ein Gebiet, das früher zu Deutschland gehörte. Man sah die geschlossenen Ortschaften und nur vereinzelt Gehöfte außerhalb. Es sah alles gut „organisiert“ aus und erschien mir, dass, mit Ausnahme von Breslau, und vielleicht die anderen, größeren Städte, die Zerstörungen durch den Krieg eher gering waren. Nach einer Weile flogen wir über die angestammte, polnische Landschaft, wo es genau anders herum aussah, wenige, organisierte Ortschaften, dafür aber sehr viele Gehöfte, die, wie es aussah, planlos, in der Landschaft verteilt waren. Es gab auch unschöne Ansichten wie grüne Seen, offenbar chemische Abwässer. Ich hoffte, das Polen, was sich ja um EU Mitgliedschaft beworben hat und bereits der Nato beigetreten war, würde im Laufe der Zeit die Umweltsünden in den Griff bekommen.



Braunkohle Abbau in Polen - nahe dem Dreiländer-Eck



Chemiebrühe bei Posen

Vorschriftsmäßig flog ich den Flughafen an, wurde professionell in den Anflug geleitet und landete auf einem richtig großen Flughafen. Die Einreise war unkompliziert und freundlich. Es fiel mir sofort auf, dass dieser Flughafen von Hoch-Tief, einem der größten deutschen Baufirmen geplant und errichtet worden war. Die Polen an sich, erschienen mir freundlich, höflich waren sie in der Regel nicht. Aber das Flughafen Personal war auch ausgesprochen höflich. Später erfuhr ich, dass einige Vorgesetzte bei den American Airlines (AA) ausgebildet waren und die auch Ausbildungspersonal nach Polen geschickt hatte. Aber gedacht habe ich mir weiter nichts dabei.

Wie ich auf die Idee kam das Hotel „Europejski“ auszusuchen weiß ich nicht mehr, aber es war zentral gelegen, der Präsidentensitz war sehr nahe, ein riesiger Platz, von mehreren Theatern, Konzerthäusern und einem Opernhaus umgeben,



Hotel „Europejski“

und auch nahe an der Weichsel. Das Hotel war ein Relikt eines kommunistischen Baustils, traditionelle Fassade, die Aufteilung war eher wie eine Schloss, riesige Deckenhöhe, ich schätzte mal so um die 5 – 6 Meter, entsprechend hoch waren auch die Türen. Später erfuhr ich, dass in diesem Hotel Staatsgäste untergekommen waren. Alle Flure mit roter Teppichauslegeware ausgelegt. Vor einigen Türen lagen leere Wodkaflaschen. Die Einrichtung unseres Raumes war bescheiden. Die Dusche war von einem grünen Plastikvorhang umgeben. Die Farbe an den Fensterrahmen blätterte ab, aber was sollte es, wir waren nur für eine Nacht dort und das Hotel machte im großen ganzen einen ordentlichen Eindruck.

Da ich kein Wort Polnisch sprechen oder lesen konnte, hatte ich mir einen Reise Sprachführer gekauft, der uns helfen sollte uns einigermaßen verständlich zu machen. So gingen wir in ein nett gelegenes Lokal, um etwas zu essen. Eigenartiger Weise fand ich kein Gericht das in dem Sprachführer war und auf der Karte war, andererseits fand ich kein Gericht im Sprachführer, das auch auf dem Menü war. Ein junges Paar lächelte, als sie uns beobachteten das Problem irgendwie zu lösen und boten dann, sehr freundlich auf Englisch, ihre Hilfe an. So kamen wir dann doch an ein gut schmeckendes Gericht. „Pivo (Bier) konnten wir uns selbst bestellen. Eines fiel uns auf diesem Spaziergang sofort auf: die vielen Sex Shops und „Nachbars“ eher Sexschuppen.

Bei der Rückkehr ins Hotel nahmen wir eine Beleuchtung wahr, die nun auf die, im Hotel befindliche, Bar hinwies. Wir hatten das wohl übersehen, weil es beim Verlassen des Hotels noch hell war. Der Name der Bar war ganz einfach: „Kamieniołomy“ (Steinbrüche). Wir beschlossen diese Bar zu besuchen, der Eintritt - DM 10,00.

Das Lokal war ziemlich groß. abgedunkelt, das Personal in schwarz-weiß gekleidet und eine Kapelle mit mindestens sechs Männern. Zu dem Zeitpunkt waren sicherlich mehr Angestellte im Lokal als Gäste. Deren Anzahl mag sich auf höchstens 10 belaufen haben. Es gab ein paar harmlose Striptease Auftritte, aber ansonsten war nichts los. Dann, plötzlich, wurde es sehr leise, eine hübsche, schlanke Blondine trat ein, sie trug ein super enges, lackschwarzes Latexkostüm. Dieses hatte mehr geschneiderte Löcher als solide Bedeckung. Eine unauffällige, hübsche Blonde Polin, die am Nebentisch saß, beugte sich zu uns herüber ins flüsterte: „Eine Ukrainerin“ und „wenn das



Nahe Hotel „Europejski“

Konzern meines neuen Arbeitgebers, SUEBA gehörte. Ich gab ihnen dann noch je DM 100, so konnten sie sich in Viernheim umsehen. Später merkte ich, dass sie auch Bargeld dabei hatten und kräftig eingekauft hatten.

Zum Vortrag über das russische Luftrecht und allgemeine Vorschriften, lud ich die Übersetzerin ein, die offenbar in der Lage war, das schwierige Vokabular fehlerlos zu übersetzen. Sie bekam von den beiden Russen dafür auch Komplimente, denn bei der Rückübersetzung vom Deutschen ins Russische konnten die beiden ja erkennen ob deren Aussage von uns auch verstanden worden waren.


Soweit so gut – am nächsten Tag reisten die beiden wieder ab, aber nicht ohne dass Jo Anne noch ein sehr gutes Abendessen angerichtet hatte. Offenbar kam diese Gastlichkeit gut bei den Beiden an. Und das Essen schmeckte ihnen auch, offenbar sehr gut. Die Verständigung auf Französisch klappte auch ganz gut. Interessant war für mich der Bericht, dass sie beide Hubschrauberpiloten waren und oft über die Landschaften mit vielen Seen flogen und versuchten Kriegsflugzeuge zu entdecken. Das war durchaus wahrscheinlich. Deutsche Piloten, denen im Winter über die weiten Strecken der Sprit ausging gingen auf den „glatten“ Flächen der Seen herunter. Jedenfalls hatten sie so bessere Chancen ohne Bruch auf der Schneedecke zu landen. Natürlich, ein Neustart war nicht möglich. Im Frühjahr, wenn der Schnee schmolz sackten die Flugzeuge auf den morastigen Grund der Seen. Einige von den Maschinen hätten sie schon geborgen. Die Flugzeuge wurden zerlegt, all Teile gesäubert, eine neue Batterie eingebaut. Dann den Starter betätigen – die Maschine lief! Angeblich waren die Amerikaner an diesen Maschinen interessiert und man habe bereits einige, zum Beispiel in San Diego, verkauft. Er berichteten mir auch, dass es deutsche Jäger gäbe, die Armee Hubschrauber chartern (Wahrscheinlich mit Zustimmung der Kommandostellen), um auf Bärenjagd zu fliegen. Ich war ziemlich entsetzt! Mir gelang es aber auch zu erkennen, dass in diesen Umbruchzeiten jeder versuchte über die Runden, und noch etwas mehr, zu kommen. Jetzt war die Chance da!

Die Vorbereitungen laufen

Für mich begann eine sehr hektische Zeit. In meinem Beruf hatte ich häufige Abendveranstaltungen (Eigentümersammlungen), Tags Büro, Theorie Unterricht am Flugplatz, Sprechfunk verlegte ich bereits auf Sonntage. Dazu kam die Vorbereitung durch die vielen Faxe, Mitflieger finden, das Programm für Moskau koordinieren und, und. Hektisch eben!

Das Interesse an dem Flug war groß, nicht jedoch so sehr in den Wormser Vereinen, was mich enttäuschte. Dann kam noch der blöde Flug von Matthias Rust dazu, der die Russen verschreckte. Aus vielen Teilen Deutschlands kamen aber Anfragen. Die Aeronautischen Magazine hatten meiner Bitte nach Veröffentlichung der Pläne nicht entsprochen. Man sagte mir u.a. auch deswegen, weil ich von einem „Geschwader Flug“ gesprochen hatte. Ich vermied daraufhin das Wort „Geschwader“ aber die Magazine waren trotzdem sehr schweigsam. Deshalb schaltete ich Anzeigen. Es war auch immer ein Arbeitsaufwand Piloten für das mitmachen zu begeistern. Dennoch,

From: REITOK Int. (095)230-2930 Mar: 12, 1994 03:10 PM P01



ОБЩЕСТВЕННЫЙ ПРОЕКТ
“РОССИЯ И ГЕРМАНИЯ В НОВОЙ ЕВРОПЕ”

Инициатор и координатор проекта с российской стороны:
 Миротворческое общественное объединение **“ДЕТИ МОСКВЫ”**
 Москва, 121069, Москва, Поварская ул., 30/36 Тел.: (095) 291-0681, Факс: (095) 230-2938

Г-ну Дитеру Маллеру
 Координатору “Полета Мира”
 Германия

Уважаемые организаторы и энтузиасты “Полета Мира”! Уважаемые стороны проекта “Россия и Германия в новой Европе”!

Настоящим свидетельствую всем Вам свое искреннее уважение и вместе со своими коллегами приветствую Вашу мирную инициативу перелета из Германии в Россию и предвзвешенно празднования 50-ти летней годовщины со дня окончания Второй мировой войны.

Ваш перелет окажет своим личным свидетельством того, что добрые отношения между нашими странами становятся реальностью, ликвидируя негативные стереотипы прошлого.

Мне известно, что подобная акция поможет изменению общественного мнения, кое где еще сохранившегося в России, в пользу дружественного отношения к немецкому народу.

Мои коллеги из общественного объединения “Дети Москвы”, инициаторы проекта “Россия и Германия в новой Европе” делают все возможное, что бы Ваш перелет в 1994 году состоялся, несмотря на сложную и неоднозначную обстановку в России.

Со своей стороны я постараюсь оказать Вам всю возможную помощь со стороны Министерства обороны Российской Федерации.

Пользуясь случаем, еще раз благодарю Вас за проявленную Вами благородную инициативу и прошу считать это письмом официальным приглашением в Россию.

С уважением,
 В. Г. Куликков
 член Президиума
 Совета при ЮН ЮФ
 Почетный председатель
 Общественного объединения
 “Дети Москвы”

Offizielle Einladung durch Marschall Viktor G. Kulikow

bald hatte ich etwa 30 Flugzeuge mit Besatzungen bis zu vier Personen geworben. Alex war damit beschäftigt, die Programme zusammen zu stellen, Politiker und Militärs einzuladen, auch Mitarbeiter der Deutschen Botschaft, den Kommandanten des Kreml usw.

In Worms hatte ich einige Interessenten um mich versammelt, die mitfliegen wollten, insbesondere „Neulinge“. Dazu gehörte ein früherer Bundeswehr-Oberstleutnant, Raimund Brüggemann und Dr. Ulrich Endemann, ein Ingenieur von BASF. Ich begann nun auch das Programm „festzuklopfen“, Informationen zusammenstellen, Druckvorlagen zu erstellen usw. Eines gefiel mir aber nicht: Das Flugprogramm war noch nicht festgelegt. Alexej meinte dann auch, dass ich nach Moskau kommen sollte, um sichere Zusagen von der Luftaufsicht und der Luftwaffe zu bekommen. Außerdem musste noch die Flugroute festgelegt werden, wo wir landen sollten und gegebenenfalls die Tankmöglichkeiten.

Erkundungsflug nach Moskau – mein erster Flug in einer Tupolev

Es war Anfang Mai 1994, der Flug war für Anfang Juni geplant. So entschlossen sich Raimund, Ulrich und ich um den 12. Mai nach Moskau zu fliegen. So konnte ich auch feststellen, was notwendig war um die Visa zu erhalten. Mit einem Schreiben von Marschall Kulikow war es kein Problem. So buchten wir Aeroflot, wenn schon Russland, dann auch richtig!

Aus irgendwelchen Gründen kam wir für den gewünschten Flug zu spät, aber Aeroflot beruhigte uns – in einer Stunde könnten wir mit der großen Tupolev fliegen. So war es dann auch. Zum ersten Mal betreten wir eine russische Maschine.



Kirche nahe dem Präsidentenpalast

so weitergeht, machen die unser Geschäft kaputt. Sie meinte, dass die Polinnen nicht mit den hübschen „Besucherinnen“ konkurrieren könnten. Sie seien „gut organisiert“. Dann setzte sie sich zu uns herüber und stellte sich als „Anna“ vor. Sie wollte mich gerne auf mein Zimmer begleiten, aber ich sagte ihr, ich hätte kein Bargeld mehr, das störte sie aber überhaupt nicht. Sie blieb ein paar Stunden und sagte zum Abschied, sie würde zum Frühstück wiederkommen und ihr „Geschenk“ abholen. Am Morgen tauschte ich einen Euro-Scheck ein (DM 400). Als Anna kam, gab ich ihr DM 100,00 und sie schien sehr glücklich.

Gegen 08:30 waren wir wieder am Flughafen, holten den Wetterbericht ein, gaben den Flugplan auf und rollten zum Tanken. Nach Abschluss der Flugvorbereitungen erhielten wir unsere Freigabe und hoben um 09:30 ab. Wir landeten in Klein Mühlingen zum Tanken und flogen sofort weiter nach Worms wo wir um 16:49 landeten. Ende eines sehr interessanten und schönes Flugerlebnisses.

„Warschau, ich komme wieder!“

Unsere Flugplatzkneipe

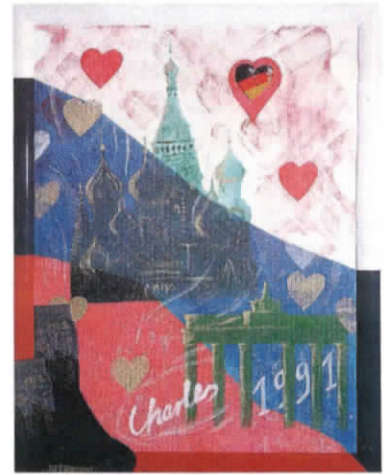
Bisher hatte ich unsere „Kneipe“ am Flugplatz nicht erwähnt. Ein alter Fliegerkamerad, Hirschbil, hatte die Kneipe übernommen. Es ging alles ziemlich familiär zu, aber irgendwie hatte der Inhaber nicht mehr genügend Energie und verpachtete kurzzeitig an einen anderen Pächter, an dem er aber auch nicht viel Freude hatte. Dann übernahm Peter Hischbiel, der Sohn, die Gaststätte. Es war dann doch eine große Verbesserung. Die Kneipe wurde auch eine Art von „Nachrichtenzentrale“. Ein Fliegerkamerad, der eine Versicherungsagentur betrieb sagte einmal, dass er mit jemanden gesprochen hätte, dass es doch schön wäre wenn man einmal VFR nach Russland (Moskau) fliegen könne. Sicherlich – ich hörte das, nahm aber wenig Notiz davon. Das war irgendwann im Frühsommer 1993.

Militärparade in Karlsruhe

An einem schönen Sonntag Nachmittag kam Jo Anne auf mich zu und sagte, dass auf AFN (US Armee Radiostation) berichtet wurde, dass es an diesem Tag eine große Militärparade in Karlsruhe geben würde. Militärkapellen aus 20 oder so Ländern würden einzeln oder gemeinsam spielend durch Karlsruhe marschieren. So machten wir uns auf und 45 Minuten später waren wir auf dem Festplatz. Aber zu spät! Der Umzug war gerade zu Ende gegangen. Hmm – aber da war ein Zelt aus dem noch flotte Musik nach draußen drang. Beim Näherkommen bemerkten wir: Russen! Am Eingang wurden wir freundlich auf Deutsch begrüßt, außerdem erhielten wir sofort ein Glas

Wodka. Die Kapelle spielte Glenn Miller, Beatles, russisch Folklore – Stücke aus dem gesamten Spektrum der Unterhaltungsmusik. Die Musiker sahen alle sehr jung aus, 18 – 25 Jahre alt. Nur der Dirigent war so um die 40. Es herrschte ein gute Stimmung.

Ich sprach einen Mann an, der offenbar irgendetwas zu sagen hatte und fragte ihn, ob es Zweck hätte einmal über die Möglichkeit zu sprechen mit einer Gruppe von Privatflugzeugen per VFR von Deutschland aus nach Moskau zu fliegen. Er antwortete, dass er Alexej Nasarewski sei, und ein Mitglied der russischen Delegation um den Marschall der Sowietunion, Viktor G. Kulikow. Es sei jetzt so viel möglich in Russland, ich möchte ihm doch bitte ein Fax mit meinen Fragen schicken. Er gab mir seine Visitenkarte, ein riesiges Abenteuer nahm seinen Anfang.



Titelbild des Flugprogramms -
Gemälde von „Charles“

Der Weg nach Moskau öffnet sich

Alexej bestätigte mir bald darauf, dass ein Flug wie wir ihn durchführen möchten, grundsätzlich möglich sei. Dazu benötigten wir allerdings eine Einladung des Marschalls und die Kooperation mit dem militärischen Luftsportverein. Das Beiprogramm würde er regeln, wie Überachtungen, festliches Essen usw. Ich weiß nicht, wie viele Fax ausgetauscht wurden, aber es waren eher 1.000 als 500. Alles wurde auf Englisch abgewickelt. Der erste Schritt müsste sein, dass zwei Vertreter des russischen Luftsportvereins nach Worms kommen müssten, um alle fliegerischen Einzelheiten zu besprechen. Allerdings, keiner der beiden Russen sprach Deutsch oder Englisch. Unser Kamerad Herbert Mische hatte einen Ausweg: Eine verwandte junge Dame sei Fremdsprachenkorrespondentin, speziell in russischer Sprache, ja, sie habe sogar in Moskau studiert (das muss ja vor 1990 – also zu Zeiten der Sowjetunion gewesen sein). Na, das war ja schon mal ein großer Schritt.

Ein paar Wochen später wurde mir die Ankunft der zwei Flugspezialisten angekündigt. Neben ihrem Fachwissen würden sie ein Flasche russischen Flugbenzins mitbringen, damit überprüft werden könne, dass unsere Flugmotoren einige Stunden den Sprit tolerieren würden. Gegebenenfalls könnte man einige Flaschen Bleizusatz mitnehmen. (Man kann sich heute ja nicht mehr vorstellen, dass es möglich war eine Flasche Benzin mit in die Kabine zu nehmen)

So fuhr ich nach Frankfurt und holte die beiden Männer ab. Irgendwie fielen sie mir wegen ihrer Kleidung auf. Einer der beiden sprach Französisch, na das war ja schon mal eine Erleichterung. Ich würde mich halt ein wenig anstrengen müssen, dann würde es eben auf Französisch schon gehen. Und so war es dann auch. Ich brachte sie in einem Hotel unter, dass zum

dicke Frauen, Musik – ganz einfach – ich war hingerissen. Nicht etwa von einer Schönheit, sondern einfach von der Idee, dass ich im Frieden dieses Land, die Stadt und die Menschen besuchen durfte.

Erste Eindrücke in Moskau

Die Landstraße von Scheremetjevo nach Moskau führte über verschiedene kleine und längere Brücken. An jeder waren Statuen in Heldenposen zu sehen. Mir kamen dann doch Bedenken: wie würde man mich behandeln wenn sie bemerkten, dass ich Deutscher bin? Es zeigte sich schnell, dass meine Befürchtungen überflüssig waren. Von allen Gesprächspartnern wurde ich nett und höflich behandelt.



Vor dem Gästehaus ca. 06:00 Raimund füttert Straßenhunde

Wir wurden durch die Stadt gefahren, vorbei am Bolschoi, der Ljubjanka und durch breite Straßen mit klapperigen Straßenbahnen und Trollibussen. Mein Gott, wie lange hatte ich schon keine Trollibusse mehr gesehen? Aber die Gebäude waren authentisch, könnte auch Frankreich sein, aber der Instandhaltungsgrad war eher schwach. Ich konnte nicht so schnell die Inschriften an den Häusern erkennen als wir plötzlich nach links abbogen und dann gleich wieder rechts. Dann hielten wir im Hof eines schönen, alten Hauses an. Gegenüber war die Botschaft Afghanistans und dieses „Hotel“ war das Gästehaus der Botschaft.

Ich weiß nicht, was die Ursache war, aber alle Drei von uns waren verwirrt, Sprache, Schrift und vor allem die Uhrzeit. Ich werde nie vergessen wie Ulrich und Raimund darüber gestrit-

ten ob die Uhr nun vor – oder zurück gestellt werden müsse. Raimund hatte seine nicht umgestellt und war bereits um 5 Uhr Ortszeit auf der Straße, weil er ja die Zeit 2 Stunden früher war. Es besteht aber die Möglichkeit, dass der Flaschengeist schuld an der Verwirrung trug.

Am Vorabend hatte Alexej uns eingebläut, dass wir nicht allein ausgehen sollten. Ich hörte nicht hin. Endlich war ich in der Stadt die so gerne sehen wollte, ich konnte noch den Stern auf dem Kreml sehen, ja sogar die Glocken hören – und dann – ich sollte in diesem Hotel bleiben? Beim Verlassen des Hauses sah ich im Korridor eine Menge von „Bahlsen“ Kekskartons. Aha, die wussten schon was gut ist.

Das Bolschoibalett auf Abwegen

So ging ich los, immer in die Richtung des Sterns. Tatsächlich war es nur gerade aus, mit er Ausnahme vor der Ljubjanka, wo die Straße eine „S“ Kurve machte. Dann ging es nur noch geradeaus, vorbei am Bolschoi Theater rechts, dann links das „Metropol“ Hotel. In er Nähe des Roten Platzes sah ich dann eine Bar mit dem Namen „Paradis“, live Music, schöne Ausstattung, angenehmes Personal und eine kleine Kapelle. Nach einer Weile fragte ich die Kapelle ob sie „Kennen Sie schon Moskau um Mitternacht“ für mich spielen konnten. Sie schauten sich konsterniert an und zuckten die Schulter. Dann realisierte ich – ich war in einer anderen Welt. Dann ging ich zurück zum Metropol, wo es im Untergeschoss eine große Pizzeria gibt. Ich aß ein wenig und konnte auch mit USD bezahlen, es wurde überwiegend Englisch gesprochen. Alles war gut und sehr preiswert.

Dann ging ich ein wenig weiter in diesem Untergeschoß und sah eine Nachtbar. Ebenfalls schön ausgestattet, keine Sitzgruppen um eine große Tanzfläche herum. Es muss so 22:00 Uhr gewesen sein – nichts los. Ein oder zwei Mädchen, die wohl zur Bedienung gehörten saßen auf der anderen Seite. Ich ging hinüber, aber es war zwecklos, beide sprachen nur Russisch. So ging ich zu meinem Platz zurück und bestellte mir eine Flasche russischen Sekt. Eigentlich nichts los – was machte ich dann hier? Bevor ich die Antwort geben konnte ging der Vorhang auf und 15 – 20 Mädchen präsentierten sich dem Publikum, dass sich zwischenzeitlich erheblich vergrößert hatte. Die jungen, schlanken und sehr hübschen Mädchen tanzten abwechselnd, aber offensichtlich bemühten sie sich als „Tischdamen“. Da meine Konversationskünste beschränkt waren,



Gebäude des Luftsportvereins, Ulrich Endemann u. Raimund Brüggemann



Auf der gegenüberliegenden Seite - der Flugplatz



PSST... ich fliege mit nach Moskau

Unser Maskottchen - flog dann aber doch nicht mit.

Die Kabine sah ein bisschen so aus wie eine Kabine auf einem Schiff, alles in Holz ausgelegt. Hin und wieder vernahmen wir Ansagen auf Russisch, die dann so etwa wie folgt ins Deutsche übersetzt wurden: „Damit sie das auch verstehen... usw“. Da mein Geburtstag gerade vorbei war und Raimunds noch bevorstand, entschieden wir uns gemeinsam an Bord zu feiern. So riefen wir den Stewardess und wollten eine Flasche Wodka bestellen. Sie antwortete aber freundlich: „Wodka njet – Whisky jast“. (Wir haben keinen Wodka, Whisky ist jedoch vorrätig“.) Wir fragten nach der Marke und sie antwortete: „Minutschko“. Also, einen kleinen Moment. Sie kam dann mit einem Arm voll von Halbliterflaschen verschiedener Marken. Wir suchten was aus – und schon ging es in die Lüfte.

Ich hatte ein paar Mal über die Absicht gesprochen, mit Geschäftskontakten nach Moskau zu fliegen. Alle waren freundlich erstaunt und hier sind ein paar Verhaltensmaßnahmen: „Die Einreise ist recht kompliziert, dauert lange und die Beamten sind pingelig und unfreundlich. Aber wenn man da durch ist, dann ist alles einfach“. Eine andere Person versuchte mir mit einem Spruch behilflich zu sein:

Eine Stunde ist keine Zeit
100 Kilometer ist keine Entfernung
100 Rubel ist kein Geld
100 Gramm Wodka kein Getränk

Ich habe mir die russische Version eingepägt und habe immer Lacher auf meiner Seite gehabt. Im Bezug auf den Behördenweg galt ein alter Spruch aus Sibirien:

Russland ist groß und Sankt Petersburg ist weit

(der frühere Regierungssitz)

Also, ein halber Liter Wisky für 3 Personen, dass kann man schon mal merken! Die Sitze im Flugzeug sind zum Teil einander gegenüber angeordnet. So konnte ich eine junge Frau mit schönem langen Haar sehen, die außergewöhnlich hübsch war. Sie hatte nur einen Sitznachbarn, der Platz zu ihrer Linken war frei. Ich sagte zu meinen Freunden: „Ihr seid ja nett und hübsch, und ich mag Euch auch gerne, aber nicht so gerne wie die hübsche Blonde da vorne“. Sagte es und stand auf und sprach mit der jungen Frau auf Deutsch. Sie war seeeehr nett und war sofort einverstanden als ich fragte ob ich neben ihr Platz nehmen dürfe. «Bitte» sagte sie, mit einem Lächeln.

Natürlich weiß ich nicht mehr viel von der Unterhaltung, jedoch erinnere ich mich, dass wir viel lachten. Ihr Name war Anna. Sie war in einem Büro in Langen bei Frankfurt beschäftigt, wohnte aber bei ihrer Familie in Moskau. In Langen hatte sie eine 1-Zimmerwohnung. Sie gab mir noch ihre Telefonnummer in Moskau und wir versprachen uns in Verbindung zu bleiben. Dann hieß es schon Sitze einnehmen und zur Landung festschnallen.



Raimund und Ullrich in der Tupolev

Dann war es soweit: Wir mussten durch die Abfertigung, die mir so kritisch beschrieben worden war. Tatsächlich, es ging langsam, aber irgendwelche «Schikanen» habe ich nicht bemerkt. Dann war ich dran. Eine junge, hübsche Soldatin, mit einem Schiffchen auf dem Kopf und vielleicht etwas zuviel Lippenstift in einem kleinen Glasabteil. Ich sagte: «Dobry Djen» (Guten Tag), sie blickte auf, blätterte ein wenig im Pass herum, griff zum Stempel und gab mir den Pass mit einem freundlichen: «Poschalista» (Bitte) zurück. Das war's? Ich schaute mich um und sah Anna auf einem Flur, hoch über der Eingangshalle, in Begleitung eines halben Riesen in schwarzem Anzug. Sie schaute nicht mehr herunter und entschwand – für immer. Tatsächlich habe ich versucht sie anzurufen, aber ich erreichte immer nur ihre Mutter, wenn sie es denn war.

Alexej holte uns mit einem Wagen ab. Es war wohl so um 19:00 Ortszeit. Die Strecke von Scheremetjewo ins Zentrum von Moskau ist etwa 35 km, ich konnte gar nicht so schnell gucken, war einfach fasziniert, hatte ich seit Kindesjahren schon von Moskau geträumt, eine Stadt, geheimnisvoll, Kosaken, arme,

Beim Ministerium für das Transportwesen

Alexej hatte zwischenzeitlich durch seinen Bruder einen Termin für uns beim Minister für das Transportwesen gemacht. Der Termin war für 14:00 vereinbart worden. Das Ministerium war nur wenige Gebäude weiter außerhalb als der Busbahnhof. Das Wetter war während der Tage ausgezeichnet, so auch zum Zeitpunkt der Besprechung. Wir meldeten uns an und wurden gebeten uns noch ein wenig zu gedulden, der Minister sei noch in einer Besprechung. Wir warteten außerhalb des Gebäudes. Nach einer halben Stunde wurden wir informiert, das die Besprechung noch immer nicht beendet sei, wir möchten uns weiterhin gedulden. Das war dann um 15:00. Raimund wurde schon ungeduldig. Ich wiederholte den ersten Vers des Spruches, in dem es ja heißt: eine Stunde ist keine Zeit. Raimund lächelte und sagte dann, man müsse sich ja auch wundern, dass der Minister uns überhaupt empfangen wolle.

Um 15:30 kam die Nachricht, der Minister könne uns nicht empfangen weil er noch zu sehr mit der laufenden Besprechung zu tun habe. Allerdings hätte er den Generalstab in der Luftaufsicht beauftragt das Gespräch an seiner statt mit uns zu führen. Das Gebäude sei nur schräg gegenüber, man würde uns erwarten.

Tatsächlich standen unten ein paar Offiziere die uns in bestem Englisch begrüßten und uns in das Lagezimmer führten. Ich weiß nicht, wie viele Offiziere in diesem Raum waren. Jedoch wurden wir wieder auf Englisch begrüßt und nach ein paar Höflichkeiten trugen wir unseren Wunsch nach VFR Genehmigung von Vilnius über St. Petersburg nach Klin und zurück vor. Also die Russen sind nicht mundfaul. Erläuterungen und Fragen kreuzten sich über ein halbe Stunde hin und her. Dann großes Aufatmen – man sehe keine Probleme bei dem Vorhaben und die Dienststellen würden angewiesen die Flüge wie besprochen zu genehmigen.

Wir bedankten uns und verabschiedeten uns mit vielen freundlichen Worten und Wünschen. Raimund sagte daraufhin: "Wir haben ja alles erreicht was wir erreichen wollten!" Ja, das war wahr. Mit großer Erleichterung berichteten wir unserem Partner Alexej von unserem Erfolg und alle, alle waren sehr erleichtert. Raimund wollte noch Geld abheben, aber, obwohl Moskau eine Weltstadt ist, Geldautomaten gab es noch nicht. So fuhr man uns zu einem großen, internationalen Hotel in der Nähe des Weißen Hauses wo man etwa 10 Zettel ausfüllte und ihm dann DM 300,- aushändigte.

Am nächsten Morgen brachte man uns wieder zum Flughafen und beschwingt kehrten wir nach Frankfurt - Worms zurück. Eine tolle Reise.

Zurück in Deutschland

Alle Visa für Russland hatte ich bereits erhalten. Interessant, eine Einladung brauchten wir nicht, Marshall Kulikow hatte die Konsularabteilung bereits informiert. So ging das alles sehr schnell und effektiv. Ich musste aber wegen des Gruppenvisa für Litauen nach Bonn um dieses von der Botschaft zu beschaffen. Es war der 1.6.1994. Die Liste der Reisenden hatte ich

bereits per Fax eingereicht. Ich hatte zuvor die Visa für Russland abgeholt und kam etwas nach 12:00 bei der Litauischen Botschaft an. Geschlossen. Ab 15:00 könnte ich es nochmals versuchen. Also wartete ich bis es mit gelang das Gruppenvisa in Empfang zu nehmen.

Diese Verspätung hätte uns fast eine große Blamage eingebracht. Ich hatte das ganze Geld bei der Bank hinterlegt, hätte es also vor 16:00 in Worms abheben müssen. Das würde aber nicht klappen. Ich wusste ja gar nicht, wie lange ich auf die Ausfertigung des Visums warten musste. In meiner Verzweiflung rief ich Raimund an und fragte ihn, ob er nicht DM 40.000,- von der Bank holen könne. Sofort nach der Rückkehr aus Moskau bekäme er da Geld zurück: „Woher soll ich den jetzt DM 40.000 herkriegern? - Naja, ich versuch es mal bei der Bank“.

Als ich mit dem Flugzeug aus Bonn zurück kam, warteten schon eine Reihe von Piloten auf die Briefing die ich zu geben vorhatte. Raimund klopfte mir auf die Schulter: „Ich hab's“. So, die Briefing ging dadurch viel besser.



Briefing in Schönhagen bei Berlin vor dem Flug nach Warschau

Meinem Vorab-Flugplan wurde nicht widersprochen aber ein Mitarbeiter der Flugsicherung rief mich an und bat mich, eine Nummer in Sankt Petersburg anzurufen. Der Herr (Name vergessen) sei sehr nett, aber er wolle mit mir sprechen. So rief ich an und erfuhr, dass er entschieden hatte, dass wir zwei Navigatoren mit an Bord nehmen müssten. Andernfalls könnten die Flugpläne nicht genehmigt werden. Das war gegen unserer Abmachungen, aber was sollte ich tun? Jetzt alles abblasen oder die Sache in Vilnius klären? Im Luftfahrtministerium anrufen? Alexej einschalten und durch ihn den Marshall? Aber ich hatte jetzt keine Zeit mehr....

25 Kleinflugzeuge auf dem Weg nach Moskau - über Warschau

Es war der 1. Juni 1994, an dem ca. 25 Kleinflugzeuge ab 07:20 von Worms aus nach Berlin - Schönhagen starteten. Abflug im 1 Minute Staffeln. Ab 9:30 landeten die Maschinen dort um aufzutanken. Und von dort ging es weiter nach Warschau, die ersten Starts ab 13:00, Staffeln 30 Sekunden. So „schwärmten“ wir in Richtung Polen. Die Flugsicherung hatte uns gebeten einen Anflug nach Instrumentenregeln zu machen, das hieß Staffeln bei der Landung einzuhalten und strikt nach den VOR Peilungen zu navigieren. Wir hatten eine interne Frequenz vereinbart damit die Flugleitung nicht mit allen Piloten kommunizieren musste. Das klappte auch hervorragend, die ersten Flugzeuge landeten in Warschau ab 15:00

brauchte ich mich aber nicht bemühen. Eine kam, trank ein Glas Sekt und verschwand wieder. Dann kam ein Kellner, der mir erklärte, dass es sich bei den Mädchen um Tänzerinnen vom Bolschoi handle, die nach den Vorstellungen ins Metropol kämen.

Das Metropol war immer schon ein „Nobel Hotel“. Allerdings war es nicht im besten Renovierungszustand. Aber schön war es doch. Überall dunkle Paneele, schwere Holztüren und dunkelrote Teppiche. In diesem Hause gab es ausländische Zeitungen. „Mann“ bestellte sie in dem man die Tür nur anlegte. Die Bolschoi Mädchen gingen über die Flure und schauten nach halb geöffneten Türen. Wenn sie eine fanden, dann steckten sie ihren Kopf in die Tür. Meist wurden sie dann herein gebeten. Nebenverdienst! Vor dem Hotel standen große, schwarze Limousinen in mehreren Reihen. Kein Polizist würde es wagen die Fahrer zu bewegen, die Fahrzeuge auf dem Parkplatz abzustellen.

Der russische Sekt schmeckte gut und war seeehr preiswert. Ich konnte nichts mehr tun, hatte aber einen spannenden Tag erlebt. Es blieb nur noch zu überlegen wie ich die Sprachbarriere überwinden könnte.

Leicht beschwingt ging ich zurück ins Hotel, wo eine nette Frau mir Einlaß gewährte. Am nächsten Morgen bestellte ich mir Tschai s'smolokum i sachar (Tee mit Sahne und Zucker) und Butterbrod 's maslo (Brötchen mit Butter). Würde ich so mein Sprachdefizit überwinden können? Da muss wohl noch viel mehr passieren!

Mit dem Auto durch die Stadt

Bald holte Alexej uns ab. Die erste Station war ein Notariat in dem Lydia arbeitete. Die war Doktorin im Rechtswesen und sprach einwandfrei Deutsch. Sie sollte unsere Übersetzerin für die nächsten zwei Tage sein. Dann stellte Alexej uns seinen Bruder Sergej vor, der das Auto fahren würde.

Die erste Station war das Büro des Leiters des Luftsportvereins der Armee. Dieser Verein sollte uns, während des Aufenthaltes unserer Flieger logistisch unterstützen. Das Büro lag an der Leningradskaja, ziemlich weit außerhalb der Stadt. Auf der anderen Straßenseite war dann auch der Flugplatz, der auch von Hubschraubern und Fallschirmspringen genutzt wurde. Ich trat auf die Straße und Lydia fing an zu rufen, das sein zu gefährlich, es befände sich 100m weiter eine Brücke über die Straße. In der Tat war die Straße stark befahren, aber doch passierbar. Lydia hielt ihre Hände vor die Augen.

Nachmittags machten wir halt am Aero Waksal (Zentraler Busbahnhof) Das Empfangsgebäude sah in er Tat wie ein Flughafen Terminal aus. Lydia hatte uns noch gewarnt, dort sollten wir nicht hineingehen Was sie aber nicht wusste war, dass es dort, an einem Stand, Holsten Bier von Fass gab. Da konnten wir nicht widerstehen. Außerdem hatten wir wohl keinen Blick für Umstände die uns unangenehm sein könnten. So liefen wir einmal um das Gebäude herum Es müssen Hunderte von Bussen gewesen sein, die von hier in alle Richtungen Russlands abfahren.



Sergej Nazarewsky - Alexejs Bruder

So nebenbei sahen wir noch, dass das große Sportstadion von Roter Stern Moskau (auch ein berühmter Fußballclub) gleich in der Nachbarschaft angelegt war. Es sah sehr schön aus, weil es richtig großzügig mit Bäumen umgeben war. Ganz allgemein stellten wir fest, das Moskau eine richtig grüne Stadt war, mit zahllosen kleinen und großen Parks. Für den Rest des Nachmittags waren wir zu einer individuellen Stadtrundfahrt eingeteilt. Ja, eingeteilt. Alexej hatte ein strammes Programm für uns ausgearbeitet. Aber es war unheimlich schön, weil unser Fahrer in der Lage war und viele Einzelheiten zu erklären. Der schönste Platz war aber ohne Zweifel der Lenihügel mit einem Blick auf die umgebende Landschaft auf der einen, und auf die Stadt auf der anderen Seite. Ich war noch nie in einer 9-Millionen Stadt gewesen!

Besichtigung des geplanten Anknftflughafens

Am nächsten Tag, es war ein Freitag, fuhren wir zu einem Militär-Fluplatz in der Nähe von Klin. Dieser Flugplatz war für die Landung unserer Gruppe vorgesehen, aber wir brauchten noch die Genehmigung des Kommandanten. Am Tor stieg unser Begleiter, der uns in Worms besucht hatte, aus und kam 2 Minuten später wieder. Das Tor ging auf und wir fuhren vorbei an hunderten von Militärflugzeugen. Der Kommandant, sein Name war Deutsch, stand vor dem Gebäude des Hauptquartiers und erwartete uns. Nach der freundlichen Begrüßung zeigte er uns noch einige von den Maschinen, die so anders als unsere aussahen. Er sagte sofort zu, dass wir dort landen könnten und die Flugzeuge bis zum Abflug dort stehen lassen konnten. Die Luftwaffe würde auch den Bus stellen der uns nach Moskau und zurück bringen würde. Wir waren von der Gastfreundschaft und der versprochenen Hilfe sehr angetan und verabschiedeten uns.

An diesem Abend gab es einen Empfang, bei dem Marshall Kulikow dabei sein würde, sowie Repräsentanten des Kreml, der Deutschen Botschaft, der Luftwaffe und der Stadt Moskau. Dieser Abend wird mir unvergesslich bleiben!



von links nach rechts: Lydia (Übersetzerin), Alexej, Ulrich, Dieter, Gräfin von Rex

geben dürfe, überhaupt, es dürfe nie wieder Krieg, irgendwo geben, Ein Zahnarzt sagte, dass sein Sohn bei der Bundeswehr sei und er dafür sorgen würde, dass Panzer nie wieder nach Osten rollen dürften und würden. Es gab ein Menge solcher Aussagen, auch von russischer Seite. Wir hatten genügend Übersetzer, so dass es keine Verständigungsschwierigkeiten gab.

Die Tische waren schön gedeckt, allerdings standen dort auch 2 Liter Colaflaschen, außerdem eine Halbliterflasche Wodka für je 2 Personen. Aber es gab auch mehr! Nach dem Essen, so dachten wir, würde der offiziell Teil beginnen. Sollte auch, aber wir waren erst bei Nummer eins von fünf Gängen! Sekt wurde von der hübschen Bedienung in weißer Bluse eingeschickt. Dazu musste sie sich ja vorn über beugen, dass dabei ihre Busen blitzten war wohl Absicht, denn es wurde immer mehr Sekt getrunken. Aber es kam doch zu den Ansprachen, gegenseitigen Einladungen und ähnlichen Kontakten. Unsere Übersetzerin aus Worms hatte ihren Freund aus St. Petersburg kommen lassen.

Als die Veranstaltung zu Ende kam, gingen viele von uns in die im Obergeschoss befindliche Bar. Dort gab es Striptease und Tanz, in einem Nebenraum auch Poker andere Glücksspiele. Im Haus „Alpha“ gab es zu unserer alle Überraschung ein

Lydia, Marschall Kulikow, Alexej, Dieter

Russische Weisen und reichlich Feuchtreserven

Der Zwerg ist Personenschützer für den Marschall

Uhr. Alle Piloten hielten sich vorbildlich an die Bestimmungen und Anweisungen der Flugleitung. Ich war stolz auf unsere Mannschaften!

Es wurde aufgetankt und in loser Formation starteten die Flugzeuge in Richtung Vilnius, Litauen. Ich wollte mit Herbert Mische und unseren Ehefrauen als letzte Maschine starten um sicherzustellen, dass alle Gebühren bezahlt waren und sonstige Obliegenheiten erledigt waren. Aber, der Motor sprang nicht an. Trotz Hilfe der Mechaniker – nichts ging. Die Reise war hier zu Ende. Die PA-28 war gerade aus der Werkstatt gekommen wo sie der Jahresnachprüfung unterzogen wurde, sowie die 100 Stundenkontrolle erledigt wurde. Alle Elemente sollten fehlerfrei sein. Sollten!

Herbert Mische, seine Frau Rosemarie, Jo Anne und ich saßen in Warschau fest. Keine Verbindung zu meiner Gruppe, ja ich wusste noch nicht einmal, ob sie in Vilnius landen, bzw ins Hotel konnten. Wir hatten alle Hilfeleistungen erhalten, aber der Motor sprang nicht an. So musste das Flugzeug in die Werft verholt werden. Vielleicht konnte uns dort geholfen werden. Die Piper wurde zu dem Zeitpunkt in Polen in Lizenz gebaut. Aber diese Werft war eine militärische.

So nahmen wir Hotelzimmer im NOVOTEL am Flughafen und hofften, dass es am nächsten Tag weitergehen würde. Aber nichts – der Motor streikte – beide Magnete waren defekt. Wir zogen um in die Stadt, ins Hotel „Forum“ (Hochhaus). Misches wollten den Nachtzug nach Berlin nehmen, Jo Anne und ich würden am nächsten Tag mit der Aeroflot nach Moskau fliegen. Wir wussten nicht, ob unsere Gruppe dort überhaupt angekommen war. Meine Mitarbeiter, Raimund und Ulrich waren ja in Vilnius, würden sie das Flugplan-Chaos lösen können?

Nach einer unruhigen Nacht fuhren wir wieder zum Flugplatz und lösten bei LOT die Flüge nach Moskau. Der Flug wurde allerdings von einer Tupolev der Aeroflot durchgeführt. Es war ein etwas abenteuerlicher Flug. Die Nichtraucherabteilungen wurden nach Sitzreihen festgelegt. Da die Sitzreihen nach vorn umlegbar waren, gab es große Mengen von Gepäck in der Kabine.



In Warschau: die D-EGPA will nicht mehr - beide Magnete ausgefallen!

**Herbert Mische,
seine Frau
Rosemarie,
Jo Anne und ich
saßen in
Warschau fest.
Keine Verbindung
zu meiner Gruppe,
ja ich wusste
noch nicht einmal,
ob sie in Vilnius
landen, bzw. ins
Hotel konnten.**

Nachdem wir in Scheremetjewo gelandet waren, stand ich neben dem Käptn und sagte zu ihm, dass die Landung ja butterweich gewesen sei. Ich selbst sein auch Pilot, aber das die Kabine doch nicht so richtig organisiert sei. Er lächelte und erwiderte: „Das werden wir auch noch hin bekommen“.

Nach der Ankunft nahmen wir uns ein Taxi und fuhren zum „Delta“-Hotelkomplex. Es war so 21:00 als wir ankamen und eingescheckt hatten. Dieser Hotelkomplex war für die Olympischen Spiele 1980 erbaut worden – 3 große Hochhäuser, ein Ei wie das andere. Aber im Foyer sah ich eine Person, von der ich glaubte sie müsse ein Mitglied unserer Gruppe sein. Irgendwie fiel mir ein Stein vom Herzen. Dann gingen wir ins Restaurant – und siehe da – dort saßen noch eine Anzahl von Teilnehmern. Überraschung! Essen wollten wir nicht mehr, aber was trinken! Die hübsche, junge

Bedienung sagte aber, dass sie Feierabend hätte und Schluss machen würde. Allerdings, wenn wir ihre Überstunde bezahlen würden, dann würde sie bleiben. So gaben wir ihr erst einmal DM 20 (viel zu viel) und fast zur gleichen Zeit knöpfte sie zwei Knöpfe ihrer Bluse auf. Nun, wir tranken noch einige Bier und auch Sektflaschen leer. Und so erfuhr ich, dass man 2 Navigatoren nach Vilnius geschickt hatte, die Gruppe aber abgelehnt habe diese anzunehmen und zu bezahlen. Statt dessen hätte man ein Angebot von der „Lithuanian Air“ angenommen, die Gruppe für \$100,00 hin und her zu fliegen. Die Privatflugzeuge waren als noch in Vilnius.

Man hatte den Tag über eine Bootsfahrt über die Moskwa gemacht, das Fernsehen sei dabei gewesen und ein Chor hätte schöne russische Weisen, vom Akkorden begleitet, gesungen. Es wäre ein schöner Tag gewesen. Das ließ vermuten, dass der Unmut sich in Grenzen gehalten hatte.

An diesem Abend gab es einen Empfang, bei dem Marshall Kulikow dabei sein würde, sowie Repräsentanten des Kreml, der Deutschen Botschaft, der Luftwaffe und der Stadt Moskau. Dieser Abend wird mir unvergesslich bleiben. Ein deutscher Veteran, der über Russland abgeschossen war, legte einen Wunsch vor, dass es zwischen unseren Völkern nie wieder Krieg



Herbert und Rosemarie fahren mit der Bahn zurück nach Deutschland

„Jever Stube“. Jever Pils vom Fass! Die Bedienungen in enge Trachtenkleider aus Norddeutschland gezwungen, aber „süß“. Die Speisekarte war auf Deutsch mit russischen Ergänzungen, die Preise in DM, es musste aber mit Rubeln bezahlt werden.

Jo Anne wollte irgendetwas auf unser Zimmer bringen, wusste aber nicht genau wie sie dorthin kommen konnte. Da erklärte sich „Rainer Bopp“ der Sohn eines meiner Schüler bereit ihr zu helfen und sie zu begleiten. Es dauerte 1 ½ Stunde bis wir sie wieder sahen. Abends versuchten wir eine Tanzgelegenheit zu finden. Wir klopfen an die Tür eines Zimmers, aus dem laute Musik erklang. Es war eine Teen Party und die wollten uns nicht gerne hineinlassen, so verzichteten wir, kauften ein paar Flaschen Wodka (einige waren auch vom Essen übrig) und verzogen uns in unser Zimmer. Unter den „Gästen“ waren auch zwei junge Frauen aus Schwäbisch-Hall, deren Namen ich nicht mehr erinnere, aber eine der beiden war ein Gräfin. Es wurde getrunken und gelacht und auch ein wenig flirtet.

Doch dann kam der Morgen. Unser „Zuchtmeister“ ging von einem Zimmer zum anderen und schmiss sie alle aus den Betten – „In einer Stunde fährt der Bus zum Flughafen.“ Uns schmiss er auch raus obwohl wir ja gar nicht mit unserer Gruppe flogen. Alexej war auch da und sagte, er würde bleiben bis unser Flug nach Warschau ginge. Aber wo waren unsere Pässe? An der Rezeption des Hotels. Alexej schickte den Fahrer zurück um die Pässe zu holen – 2 x 35 km. Er kam zurück, aber Boarding war seit 5 Minuten geschlossen. So fuhren wir ins Büro von Alexej in dem schönen, alten Komplex war eine Abteilung „Gesang“ es Konservatoriums untergebracht. Alles unweit der Kapelle in der Alexander Puschkin mal getraut worden war – und des großen TASS Gebäudes. Weil wir nun unseren Flug auch verpasst hatten, fuhr ich mit dem Fahrer zur Aeroflot um das Ticket umzuschreiben. Wir würden jetzt abends mit der LOT nach Warschau fliegen und dann könnten wir von da aus nach Frankfurt buchen. Den Tag könnten wir bei seiner Schwägerin verbringen, die sei Lehrerin für Französisch gewesen, als sie mit seinem Bruder noch in Warschau tätig waren. Jo Anne schliefen ein wenig und bald wurden wir wieder zum Flughafen gebracht. Ich kaufte eine Uhr darauf stand zu lesen:

„Moskau ist anders!“

Das war die Wahrheit und nichts als die Wahrheit.



Jo Anne mit Marschall Kulikow beim Empfang in Moskau



Jo Anne mit Gräfin von Rex



Wieder in Worms

Mit einem Fliegerkameraden flogen Stefan, der Mechaniker, und ich mit 2 Magneten für die Zündung bewaffnet am 11.6.1994 per IFR nach Warschau. Wir hatten vor Abflug die D-EGPA in die Obhut des Militär gegeben, das sie in einer Halle untergebracht hatte. Das Wetter war nicht so gut, ganz im Gegenteil, es war regnerisch und windig. Eine Lufthansa Maschine (A-320) landete und wäre fast in den Damm, am Ende der Landebahn, gerast. Eine Landefreigabe hätte bei dem Wind in dieser Richtung nicht gegeben werden dürfen. Der Co-Pilot dieser Maschine hatte seinen ursprüngliche Ausbildung auch in Worms, bei der FTC gemacht. Piloten treffen sich überall. Die Ursache für den „beinahe“ Unfall war, dass der Airbus die Schubumkehr“ von einer Mindestbelastung von 5 Tonnen auf dem Hauptfahrwerk abhängig gemacht hatte. Wenn ein Flugzeug bei Seitenwind wie hier, nur mit einer Seite des Hauptfahrwerks aufsetzt, funktioniert die Schubumkehr nicht und dadurch fehlt eine Hauptkomponente des Bremsvorganges.

Wir machten einen langen Marsch um die Platz herum um in die Militärwerkstatt zu gelangen. Wir wurden gebeten möglichst unauffällig zu bleiben, da russische Generäle zu Besuch seien, die sich für ein in Polen gebautes Flugzeug interessierten. Während draußen also das Flugzeug vorgestellt wurde, schraubte Stefan an den Magneten herum um sie auszuwechseln. Nach Beendigung der Arbeiten sprang der Motor sofort an. Was für eine Schande! Und doch, wie gut. Unser Kamerad, der uns her geflogen hatte, kehrte sofort zurück um nach Worms zu fliegen.

Ich hatte noch Wetterbericht, Flugplan und Kosten zu erledigen, nachdem ich mit einem „Follow Me“ auf das Vorfeld rollen durfte. Hier, nochmals, ausgesprochen hilfreiches und höfliches Personal. Das AA Training hatte sich ausgezahlt. Außerdem trugen die Angestellten alle schicke, hellblaue Uniformen, auch die Frauen.

Um 13:15 bekamen wir eine Startgenehmigung, etwas verzögert wegen des schlechten Wetters. Nach einem Blick auf die Wetterkarte, hatte ich beschlossen nicht über Berlin sondern über Tschechien zu fliegen. Der Flugplan war auch entsprechend aufgegeben worden. Es war sehr unruhig und wir flogen quasi IFR, statt nach Anweisung der Fluglotsen. Der Regen wurde langsam weniger, aber die Sicht nahm ab. Wir meldeten uns in Prag, aber die ließen uns nach eigenem Ermessen nach Karlovy Vary (Karlsbad) fliegen. Wir waren also wieder in dem freundlichen Tschechien. Ich flog, gemäß internationaler Regeln, Flugfläche 60, also 6.000 ft über MSL, ca. 2.000 Meter hoch. Wir waren bereits in den Wolken! Als PiC (Pilot in Command) musste ich folgende Überlegungen machen, 1. zurück – aber ich weiß nicht wie die Wolkendecke dort jetzt ist. Es würde nicht helfen. 2. Oben hinaus? Ich wusste nicht wie hoch die Wolkendecke sein könnte, und was wäre wenn wir dort Eis bekämen? Wir hatten keine Enteisungsanlage. Kommt nicht in Frage! 3. Nach unten gehen, unter die Wolkendecke? Keine Lösung, ich weiß nicht wo die Untergrenze ist, eine graue Wolke ist mir lieber als ein grüner Baum oder Berg. Alternativlos flog ich FL 60 mit starrem Blick auf den künstlichen Horizont. Ich flog bemerkenswert stabil, so sagte auch Stefan. Ich bat

ihn, die Frequenz von Karlovy Vary herauszusuchen und auf das 2. COM zu schalten. Und siehe da, dort wurde lustig gestartet und gelandet, das heißt – das Wetter ist dort gut. Ich wollte mich aber noch nicht melden, weil das vielleicht erkennen lassen würde, dass ich in den Wolken war. Ich musste davon ausgehen, dass die tschechische Luftaufsicht mich auf dem Radar sah, Linienverkehr in diesen Höhen gibt es nicht. VFR musste auch auf dem Radar gesehen werden und Prag würde mich warnen. Nein, ich habe alles richtig gemacht, glaubte ich damals und glaube ich heute.

Wir landeten in Karlovy Vary (LKKV) um 16:20 (fast zwei Stunden ohne Sicht) bei strahlendem Sonnenwetter. Wurden von wirklich netten Leuten unterstützt, gaben einen neuen Flugplan bis Worms auf und starteten, bei gutem Wetter, um 17:00. Nach 90 Minuten landeten wir in Worms, nach einem sehr kritischem Tag und Flug.

Ein neuer Versuch

Ich war mit meinen Fliegerkameraden eingeladen zum 9. Mai 1995 (50 Jahre nach der Kapitulation) in Moskau an der Maiparade als Ehrengäste teilzunehmen. Mit 6 Maschinen starteten wir am 6.5. über Schönefeld und Warschau, Vilnius, Smolensk nach Moskau. Hans Jürgen und ich, sowie eine neuer Freund aus dem Osten starteten mit der Piper PA-28 (D-EGPA) um 06:45. Nach dem Zwischenstopp in Berlin landeten wir um 13:00 in Warschau. Tanken, Wetterbericht und los. Da gab es in der Nähe von Vilnius eisige Nebel. Aber er sei wohl nur leicht. So starteten wir um 13:35 in Richtung Vilnius. Leider hatte der Wetterbericht recht, dort würden wir nicht hinkommen. Nebel, Eis. Zwei aus unserer Flotte meldeten sie hätten einen Grasplatz entdeckt und würden dort landen. Ich hatte einen Bericht aus Kaunas angefordert. Von dort wurde berichtet, kein Nebel und kein Eis, so entschied ich dorthin zu fliegen. Auf dem Weg dorthin rief Kaunas wieder an und berichtete, dass dort nunmehr auch Eis vorhanden sei. Das war zu gefährlich und riefen die anderen Flieger an, dass wir auch dorthin kommen würden. Da es dort kein Licht gab, stellten sie ihre Maschinen so hin, das ich genau zwischen ihnen aufsetzen müsse. Im Sinkflug zog Hans Jürgen die Maschine nochmals hoch, dort waren Leitungen gespannt. Danach ging ich aber hinunter und setzte auf.



Stadtplan von Suwalki, Polen



Die „Krusenstern“ – ex „Padua“ – bei der Ocean week TSR 2011, in renoviertem Zustand (Foto: Ingeborg Dirdal)

Hilfe für die „Krusenstern“

Im Laufe der Liegezeit bildet sich ein Förderverein für die „Krusenstern“. Dieser Verein sammelte viel Geld, aber es waren so um die 12 Millionen notwendig um das Schiff wieder Top fit zu machen. Sogar das Land Bremen schoss einen erhebliche Betrag zu. Man sagte dem Kapitän, dass er mit dem Schiff zurück kommen solle, wenn die notwendige Summe zusammen gekommen wäre. Es wurde dann auch so gehandhabt: Das Schiff kam nach einem Jahr wieder, ging für 3 Monate in die Werft, wo es vor 70 Jahren gebaut worden war und wurde dort völlig überholt, auch neu Segel bekam es. Da die Besatzung von Bord musste, nahmen Gastfamilien die Matrosen auf. Es gab noch Probleme mit der Stadt Langen, im Norden von Bremerhaven, das zu Niedersachsen gehört, den Bürgern auch zu erlauben russische Matrosen aufzunehmen, da Langen ja keine internationale Hafenstadt ist. Das hat Hannover aber auch sehr schnell gelöst.

Nach fast 4 Monaten lief die stolze „Krusenstern“ aus Bremerhaven aus. Man versprach, so oft als möglich nach Bremerhaven zu kommen, an den Regatten der STA (Sail Training Association) teilzunehmen und auch Gäste, vor allem aus Bremerhaven mitsegeln zu lassen. Decksarbeit möglich, falls gewünscht.

Als der Kapitän von seinen Erlebnissen in Bremerhaven erzählte beschloss die Stadt ein Akkordeonorchester nach Bremerhaven zu schicken um sich so für die Gastfreundschaft der Gastfamilien und Bürgern zu bedanken. Ein Mitglied dieses Orchesters hatte eine Tochter, die in Kazan Musik studierte. Der Vater schrieb ihr einen Brief und bat sie nach Kaliningrad zu kommen. Das Mädchen war 40 Stunden auf der Bahn. Zu Hau-

se angekommen erzählte der Vater von seinen Erlebnissen und sagte zu seiner Tochter: „Wenn Du Musik studieren willst, dann musst du nach Deutschland!“ Zunächst war sie platt. Aber dann begann sie sich mit dem Gedanken anzufreunden, ging zum Konsulat und erkundigte sich nach den Voraussetzungen. Sie brauchte eine Zulassung zur Universität und ausreichende Deutschkenntnisse. Sie konnte kein Wort Deutsch! Also ging sie zum Goethe-Institut und begann den Unterricht. Nach drei Monaten bestand sie den Test beim Konsulat. Sie hatte eine Einladung der Universität Düsseldorf. Auf der Reise lernte sie den oben beschriebenen jungen Mann kennen,

So kam sie in die Pfalz. Einmal nahm der mich mit zu sich nach Hause und stellte mir Natalia vor. Sehr petite, lange Finger, natürlich hübsch. Sie sagte mir, dass sie in ein paar Tagen in Düsseldorf vorspielen müsse, sie sei nervös. Man hatte ihr gesagt, dass sie das Recital nach Noten spielen dürfe, aber kurz vor dem Termin sagte man ihr, dass sie die Musikstücke ohne Noten vortragen müsse. Die Herren in Schwarz setzten sich hin und baten Natalia mit dem Vortrag zu beginnen. Sie setzte sich hin, zitterte ein wenig, holte tief Luft noch ein paar Sekunden Konzentration und begann. Nach dem ersten Stück verzichteten die Professoren auf die Fortsetzung, sie bekam ihre Zulassung!

Nun war die Frage wie sie sich finanziell über Wasser halten könne. Ich fragte einen mir bekannten Unternehmer, der auch kurzzeitig Flugschüler war, ob er sie nicht einstellen könne und ihr ein Gehalt bezahlen könne, als Gegenleistung würde sie Konzerte für ihn spielen, zu denen Kunden und andere Interessierte kommen könnten. Sie überließe ihm auch die Rechte an Aufnahmen, die sie während der Zeit eventuell machen würde. Das war's – eine gute Zusammenarbeit deutete sich an. Durch meine Abreise nach den USA habe ich leider den Kontakt zu Natalia verloren.



Suwalki - Flugfeld - Segelflugvereinsgebäude - vor Abflug nach Warschau

Bei ca. 60 Knoten brauchte ich ca. 200 m um zum Halt zu kommen. Da waren wir aber schon im Kartoffelacker. Dennoch, wir waren sicher am Boden. Das war Suwalki in Masuren. Da erschien die Polizei mit Maschinenpistolen und war sehr unhöflich. Einer unserer Mitflieger sprach perfekt Russisch und der Major dieser kleinen Truppe auch. So klärte sich alles sehr schnell auf, die Truppen besorgten einen Trecker und die PA wurde zum Vorfeld dieses Segelflugplatzes geschleppt. Die Soldaten bewachten die Maschinen, aber ich schlief doch in der PA. Am nächsten Tag prüften wir die Lage, weiter fliegen konnten wir nicht. Wir mussten zurück nach Warschau und von dort einen neuen Flugplan aufgeben. Aber die Flugsicherung gab uns keine Genehmigung dorthin zu fliegen weil die polnische Luftwaffe in unserer Gegend Manöver abhielt. Erst am 10. Mai 1994 erhielten wir die Genehmigung nach Warschau zu fliegen, Abflug nicht vor 16:00 Uhr. Um 16:30 waren alle drei Maschinen in der Luft und wir flogen quasi im Verband nach Warschau. Die gaben uns fünf Minuten vor der Ankunft einen Slot (kurzes Fenster), in dem wir landen durften. Drei Maschinen aufgereiht im Abstand von 30 Sekunden aufsetzen und schnellstens die Landebahn verlassen. Wie ich fand ein Vertrauensbeweis in unser fliegerisches Können. Es hat hervorragend geklappt. Und – wir waren mächtig stolz auf das Kompliment der Fluglotsen.

Am folgenden Tag, den 11.5.1995 gaben wir den Flugplan nach Berlin (Schönefeld) auf und starteten um 11:52 und lande-

ten in Berlin. Um 15:45 flogen wir dann nach Worms, Ladung um 18:10. Sicher, wir hatten unser Ziel Moskau nicht erreicht, aber wir hatten das Beste daraus gemacht. Die drei Maschinen, die noch IFR nach Vilnius gekommen waren, starteten zwar am nächsten Tag nach Smolensk, kehrten aber wieder um, da sie dort auch Eis zu befürchten hatten. Allerdings sagten mir die mit einem Radargerät angereisten russischen Freunde später, dass das Wetter ganz hervorragend und sonnig gewesen sei. Leider – diesen Jahrestag hätte ich gerne mitgemacht, auf der Tribüne, neben Schröder?! Der war der erste und bisher einzige Bundeskanzler der je an den Feiern zum Sieg im „großen vaterländischen Krieg“ (wie die Russen den 2. Weltkrieg nennen) teilgenommen hat.

1996 machte ich am 21.4. noch einen Flug nach Bremerhaven und zurück. Und dann am 15. 9 noch einen Flug mit Peter Schweizer über Worms. Ich war inzwischen am Ohr operiert worden und wollte sehen, ob das Gleichgewicht beeinträchtigt war. War es nicht.

Der Kreis schließt sich – irgendwie

Eines Tages wurde ich mit einem jungen Mann bekannt, der eher schüchtern war. Er trug eine Brille mit dicken Gläsern, seine Haut war unrein. Dieser Mann wollte das Fliegen lernen und ich wurde gefragt, ob ich den theoretischen Unterricht nicht für einen geringeren Preis machen könnte. Das war eine absolute Fehleinschätzung, weil er als Schüler bei der Landesregierung angemeldet werden musste. Außerdem hatte ich wenig Zeit und Lust, im Grunde genommen gegen die Vereine tätig zu werden. Wenn er aber Hilfe bräuchte, dann könnte er mich ja mal wieder ansprechen. Nun kam er hin und wieder an den Platz und eines Tages erzählte er mir folgendes: Er habe ein junge Russin kennen gelernt, die auch jetzt bei ihm wohne, irgendwo bei Grünstadt. Sie sei aus Königsberg und möchte gerne in Deutschland, vorzugsweise in Düsseldorf, Musik – Klavier studieren.

Der Hintergrund war einigermaßen abenteuerlich. Eines Tages (Anfang der 90er Jahre) läuft eine Viermastbark (Vollschiff) nach Bremerhaven ein. Die Deichgucker erkannten das Schiff: es musste die vermisste „Padua“ der Reederei Laiez in Hamburg sein. Diese Reederei hatte in den 20er Jahren 4 Vollschiffe in Bremerhaven bauen lassen: Die Pamir, die Passat, die Pommern und die Padua. Die Schiffe worden auch „The Flying P-Liners“ genannt. Die „Pamir“ sank im Hurrikan im Nordatlantik, die „Pommern“ war bereits vor dem Krieg verloren gegangen, die „Passat“ wurde in Travemünde an die Pier gelegt und dient als Schulschiff. Und wo war die „Padua“? Die Bremerhavener erkannten, dieses Schiff mit dem Namen „Krusenstern“ musste die „Padua“ sein. Nach dem Festmachen klärte es sich dann auch auf. Das Schiff war am Ende des Krieges durch die Russen beschlagnahmt worden und diente als Schulschiff für die Fischereischule in Kaliningrad (Königsberg). Den alten Seeleuten kamen die Tränen, der Zustand dieses Schiffes war nur traurig. Der Kapitän bestätigte, dass es in Russland kaum Möglichkeiten gegeben hätte, die notwendigen Reparaturen und Wartungsmaßnahmen durchzuführen. Deshalb sei man nach Bremerhaven gekommen um bei der Bauwerft „Seebeck“ einige wenige Dinge erledigen zu lassen.

Als ich früher in Bremerhaven noch häufig im „Scotch“ verkehrte, kamen ja oft auch verheiratete Frauen herein, deren Männer wir kannten. Einmal war in so einer Gruppe, eine Frau die ich nicht kannte. Offenbar kannte sie mich aber auch nicht. So meinte einer der anderen Frauen, das sei der Dieter, der immer mit dem Werner Wilbers unterwegs sei. Damals fühlte ich mich ein wenig düpiert, da es ja auch anders herum war, dass Werner mit mir unterwegs war. Aber das hat mich letztendlich nicht gestört, weil die Frau sehr gut aussah und offenbar auch liebenswürdig war. Dennoch, Kontakte zu ihr hatte ich nicht. Ihr Ehemann war der Sohn des Fliegerkameraden Hansel, der mit der Dänin Tove, der Betreiberin der Flugplatz Kantine, verheiratet war. Von Hansel Senior wusste ich nur, dass er auf einer Fahrt vom Flugplatz in die Stadt mit seinem VW Bus in ein Schleusenkommer gefallen war. Die Bergung war sehr schwierig. Als die Feuerwehr den Bus am Haken hatte und schon fast über dem Schleusenrand war, öffnete sich die Wagentür, Hansel fiel heraus und ertrank.

Deren Sohn Ralph war auch Pilot, hatte IFR Rating sowie eine Lizenz für zweimotorige Flugzeuge. Er war oft mit Geschäftsleuten zusammen, die er in alle Teile Europas flog. Häufig waren es Unternehmer aus dem Fischereihafen, dem inzwischen die Luft ausging. So ging es auch den Fischdampferkapitänen. Sie suchten auch neue Betätigungsfelder. So wurde Ralph von einem Kapitän angesprochen und gefragt, ob er nicht mit ihm und einem anderen Kollegen, den ich nicht kannte, nach Murmansk in Russland fliegen würde um Verbindungen mit der dortigen Fischindustrie aufzunehmen.

Im Dezember 2000 (glaube ich) starteten sie mit einer Queen Air (zweimotorig) in Richtung Russland. In Turku, Finnland musste Ralph einen neuen Flugplan aufgeben, ging auf den Turm und überließ dem Kapitän die Aufsicht über das Tanken. Es war ca. 16:00 Uhr, schon dunkel in diesen Breiten. Also der Tankwagen kam, der Tankwart macht alles was man von ihm erwartete, öffnete das Tankventil, füllte auf und schloss das Ventil wieder. Um Verwechslungen vorzubeugen haben die Flugzeughersteller und die Kraftstoffindustrie vereinbart, dass die Einlaßventile mit einem farbigen Ring versehen wurde, und die Kraftstoffpistolen die gleiche Farbmarkierung hat. Der Tankwart braucht nur auf das Einlaßventil zu schauen und weiß welchen Sprit (Kerosin oder A 100) zu tanken ist. Er hatte den Test verpasst! Der Kapitän wusste nicht, dass er darauf hätte achten müssen.

Die Maschine rollt zum Start, der Pilot schiebt die Gase rein, das Flugzeug hebt ab, gewinnt aber nur geringe Höhe und schmiert, ca. 3 km von der Startbahn entfernt ab. Ralph war sofort tot, die anderen Beiden kam verletzt ins Krankenhaus und überlebten. Wie kann der Kapitän sein Verschulden überwinden? Es handelte sich um ein Flugzeug mit Kolbenmotoren und benötigte deswegen A 100 Flugbenzin. Aufgetankt wurde aber Kerosin, das leichter ist als Benzin. Deshalb sprang der Motor an und produzierte auch noch Kräfte um abzuheben. Dann war das Benzin aufgebraucht und es gelang Kerosin in die Zylinder, aber es gab keine Zündung. Der Motor starb ab, die Maschine ging über dem Wald nieder und wurde zerstört. Ich erhielt die Meldung als ich schon in den USA lebte, ich war erschüttert.

Zum Schluss möchte ich noch zwei Fotos anfügen, die mir wichtig erscheinen: Marshall Kulikow besuchte uns in Worms. Ich möchte zeigen, welche Zeichen er setzte und welchen Eindruck er offenbar vermittelt hat. Jo Anne war noch in der US Army, beim NATO Hauptquartier. Beide sahen sich in Worms zum zweiten Mal.



Jo Anne und Marschall Kulikow - Wiedersehen in Worms

Unten ein Foto mit Symbolwert, wie ich denke. Klaus war Kampfpilot bei der Bundeswehr. Marschall Kulikow war der letzte Oberbefehlshaber des Warschauer Paktes. Zwischen den beiden mein Freund Nikolay, der als Oberst in der Alliiertenverwaltung in Ost-Berlin tätig war.



Dieter Wehner begrüßt Marschall Kulikow in der Flugplatzgaststätte



Ein Mitarbeiter des russischen Sozial Ministeriums, Mein Freund Alexej Nasarewski, (verdeckt) Kuno Schnader, Marshall Kulikow, Nikolay, Oberst i.R. Russische Armee und mein Übersetzer Klaus Deubel, Dr. Ulrich Endemann

Möge die Freiheit und der Frieden erhalten bleiben. Wenn ich, auch als ehemaliger Soldat, Seemann und Pilot ein ganz klein wenig dazu beitragen konnte, dann wäre es die Bemühungen Wert gewesen.

Im August 1996 verbrachte ich einige Tage im Klinikum „Pyramide“ in Führt bei Nürnberg. Ein tolle Poliklinik, eine Anzahl von Professoren haben dort Praxen. Wenn stationäre Behandlung notwendig sein sollte, so werden die Patienten, wie Hotelgäste behandelt. Das nicht-medizinische Personal trägt Kleidung, wie sie in guten Hotels üblich ist. Vor meiner Einlieferung hatte ich bereits meine Anstellung bei der SUEBA gekündigt. Leider wollte meine Frau zurück in ihre Heimat, Sarasota, Florida. Halbwegs genesen flog ich dann im September 1996 nach den USA. Einmal noch habe ich meine amerikanische Lizenz verlängern lassen aber aus Zeitgründen und auch finanziellen, habe ich die Fliegerei nicht wieder aufgenommen. Auch nicht nach der Rückkehr nach Deutschland, Garmisch-Partenkirchen. Seither halte ich es mit dem Lied von Reinhard May: „Über den Wolken muss das Leben wohl wunderbar sein.“ Offenbar ging eine spannende und schöne Periode in meinem Leben, zu dem Zeitpunkt zu Ende.

Im Oktober 1994 erreichte uns die Meldung, dass unser Freund und Kamerad verstorben war. Werner Henn war immer allein am Flugplatz gewesen. Niemand den ich kannte hatte seine Frau je zu Gesicht bekommen. Sie hatte aber diese Todesanzeige in der örtlichen Zeitung veröffentlicht. Selbstverständlich wickelte der Verein die Ehrung mit einem Überflug während der Beerdigung gerne ab. Werner war allseits beliebt gewesen. Außerdem war er fast immer Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Vereins gewesen. Zwei Wochen nach der Anzeige erschien eine weitere Anzeige in der selben Zeitung: Hier hatte die Geliebte von Werner gehandelt und ihrer Trauer und ihrem Geheimnis freien Lauf gelassen. Werner hatte schon lange Jahre nicht mehr bei seiner Frau und mit seiner Familie gelebt. Selbstverständlich hat die Geliebte unter diesen Umständen gelitten. Sie war auch nicht zur Beerdigung eingeladen gewesen. Wir konnten uns nicht einigen, sollten wir die Verhältnisse bedauern, oder das Ganze etwa spaßig finden. Ich fühle nur, dass drei erwachsene Personen und Angehörige gelitten haben. Letztendlich hätten wir es besser gefunden, wenn Werner reinen Tisch gemacht hätte. Jetzt war es zu spät!

Ich hatte im Jahre 1992 einen Bandscheibenvorfall erlitten, der operiert werden musste. Ein anderer sehr netter Kamerad, Wagenhals, etwas älter als ich, hatte nur wenige Wochen vorher auch eine Operation über sich ergehen lassen müssen. Dritter im Bunde war unser Freund und Kamerad Dieter Wehner, der auch einen Bandscheibenvorfall hatte, es aber ablehnte, sich operieren zu lassen. Er hatte eine Heilpraktikerin in Karlsruhe gefunden, die ihn irgendwie behandelte. Ich bekam immer ein eisiges Gefühl wenn ich Dieter sich über den Flugplatz schleichen sah. Natürlich konnte er keine Maschine in die Halle schieben, er konnte gar nichts machen. Dafür nahm er ständig an Gewicht ab. Seine Anwesenheit am Platz nahm ab. Kamerad Wagenhals und ich schoben unsere Maschinen hin und her – selbstverständlich flogen wir auch, nur nicht Dieter. Wir wunderten uns sehr, dass er das Leiden so auf sich nahm. Aber plötzlich war er zurück. Ging aufrecht, schob Flugzeuge und war wieder ganz dabei. Er hatte aber enorm abgenommen. Ein Jahr später starb Dieter an einem Herzschlag.

Unser Kamerad Uwe Krumbach, von dem schon die Rede war, starb 1997, als ich bereits in Sarasota war. Den Grund

dafür habe ich nie vernommen, er war sicherlich 5 Jahre jünger als ich.

Bei meinem bisher letzten Besuch in Worms sprach ich mit der Wirtin der Flugplatzgaststätte, die sich enorm vergrößert hatte. Der ganze Platz ist mehr oder weniger in die Kneipe integriert. Sie kannte leider keinen meiner früheren Kameraden, außer Michael Stelzer. Er sei nervenkrank und hätte schon vor Jahren sein Geschäft aufgegeben. War er pleite gegangen? Sie wusste es nicht.



Dieter Wehner (verstorben)

Aber, ich traf einen Miteigentümer der N-31063, Robert Küther, der jetzt zwar in Brunn lebt, aber noch in Worms fliegt. Wir haben unsere E-Mails ausgetauscht und ich bin mir sicher er wird mir helfen Namenslücken zu schließen um diesen Aufsatz zu beenden. Eine spannende und sehr schöne Zeit!

Rheinland Pfalz ist berühmt für den Weinanbau. Ein Weinproduzent aus der Gegend, Trautwein, hatte eine King Air (zweimotoriges Flugzeug mit Turbomotoren). Er hatte eine Zusammenarbeit mit einer ungarischen Firma, die völlig andere Weinsorten anbot, die in Deutschland nicht produziert wurden. Deshalb flog er oft zwischen Worms und Budapest hin und her. Der schon genannte Hermann flog oft als Co mit oder sie tauschten die PIC Positionen. Plötzlich bekam Trautwein einen Schlaganfall. Er hatte sich eine Woche vor dieser Katastrophe der Flugtauglichkeitsuntersuchung unterzogen. Beanstandungen oder kritische Erkenntnisse lagen nicht vor. Vier Wochen später bekam er die Auflage nur noch mit Co-Piloten zu fliegen Hermann kam ihm da zur Hilfe.

Am 16.4. und am 16.5. 1997 machte ich noch zwei Flüge mit unserem Nachbarn in Sarasota, David Burry, der Delta-Kapitän war, dann war Schluss mit der Fliegerei. Bedauere ich es? Doch schon, aber ich konnte es mir nicht mehr leisten.

Die Flugschule in Venice, Florida, wo wir die Maschine charterten, kam 2002 ins Gerede, da zwei Attentäter des Anschlages am 11. September dort ausgebildet worden waren. Sie wollten nicht das Landen üben sondern nur das Steuern, Steigen und Sinken. Diese Tatsache ist tatsächlich an die Behörden gemeldet worden, die hat das aber weiter nicht interessiert. Als ich im Jahre 2010 nochmals den dem Flugplatz war, gab es diesen Flugbetrieb, Huffman, nicht mehr. Etwa 4 Monate später starb Herr Trautwein.

Ich hatte noch ein Schwester, 12 Jahre älter und einen Bruder 6 Jahre älter. Beide waren bald aus dem Haus und ich begann eine Lehre als Groß- und Außenhandelskaufmann bei der EDEKA. Das war aber weniger eine Lehre als das Ausfüllen einer Stelle ohne wirkliche Kosten zu verursachen. Meine Vergütung war DM 25,00 im ersten, DM 35,00 im zweiten und DM 75,00 im dritten Lehrjahr.

Im Alter von 16 Jahren beendete ich meine Lehre und verzog nach Bremerhaven, wo ich zuerst bei Karstadt und später bei den US Streitkräften arbeitete.

Dann folgte ich einer Einladung meiner Schwester, die jetzt Neuss am Rhein wohnte, zu ihr zu ziehen und im Gebiet um Düsseldorf herum eine Arbeitsstelle zu finden. Tatsächlich hatte ich bereits nach 3 Tagen eine Stelle als Verkaufsfahrer für einen Brunnenvertrieb. Zumindest ein Einkommen! Aber nicht viel später begann ich bei einem VW Großhandel die Ausbildung zum Juniorverkäufer. Dort entstand die wahre Liebe zu Porsche. Mit einem Bekannten besuchte ich das Grab von Graf Berghe von Trips, der in Monza verunglückt war und etwa 80 Zuschauer mit ins Grab nahm. Aber gleich nach dem Besuch seines Hauses, wo jeden Tag ein roter Ferrari vor die Tür gestellt wurde, fuhren wir zum Nürburgring. Ein paar Runden mitgefahren und schon war ich ein Fan der Autorennen. Aber die Aussichten als Autoverkäufer weiter zu kommen schätzte ich eher als beschränkt ein. So bewarb ich mich bei Olivetti, um Büromaschinen zu verkaufen. Dazu musste ich einen 4-wöchigen Kursus in Darmstadt machen. Dort war ich unter Abiturienten. Ich muss gestehen, dass die Mathe, die mit den Rechenmaschinen zu lösen war, mir anfangs doch einige Probleme machte. Aber nach etwa zwei Wochen war ich damit durch. Dann durfte ich auf Firmenkosten an meinen Heimatort fahren und dann an meinen zukünftigen Dienstort – Düsseldorf.

Im Frühjahr 1962 erhielt ich den Musterungsbescheid. Ich wollte sowieso Seemann werden, aber meine Eltern hatten zur Bedingung gemacht, dass ich erst eine Ausbildung an Land abschließen müsse. Nach dem Ende der Lehre hatte ich aber keine Lust mich nochmal 3 Jahre ausnützen zu lassen, z.B. als Leichtmatrose. Nun ergab sich ja vielleicht, dass ich meinen Wunsch, zur See zu fahren, erfüllen konnte. Allerdings musste ich von vornherein 18 Monate Dienstzeit akzeptieren, anstatt 12 Monate bei Heer und Luftwaffe, außerdem hätte ich eine Prüfung in Wilhelmshaven abzulegen. Die Bundeswehr würde für die Fahrtkosten aufkommen. So fuhr ich in meine Heimat, legte die Prüfung ab, setzte mich abends in das Restaurant „Südstrand“ und sah den Leuchtturm „Arngast“ blinken, während ich mein Bier zu Seemannsliedern aus der Musikbox hörte. Mir war Düsseldorf nun egal – ich wollte zu Marine.

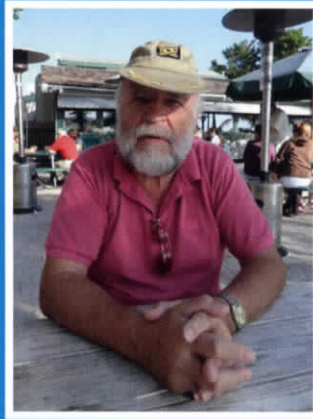
Vom 1.7.1962 – 30.6.1966 diente ich in der Marine. Ein Zeitraum in dem ich meine Persönlichkeit entwickeln konnte. Wichtige Erkenntnis: Selbst der beste Kapitän kann sein Schiff nicht allein fahren, er braucht jede Hand an Deck. Während der Marinezeit heiratete ich und wir bekamen auch Zuwachs in unserer Familie, einen Sohn.

Der Neuanfang nach Beendigung der Marinezeit, ließ sich anfangs gut an. Ich arbeitete im Versicherungs- und Immobilienwesen. Nun konnte ich mir auch einen (gebrauchten) Porsche leisten. Ich verkaufte auch Immobilien in der Schweiz, in Italien und Spanien. Leider hatte ich nicht die richtigen Geschäftspartner. In Spanien verlor ich durch einen Trick des dortigen Bauunternehmens erhebliche Summen. Bald machte ich meinen Laden zu und arbeitete mit einem Freund im Druck- und Verlagswesen, für einen anderen Freund auch weiterhin im Immobilienbereich.

In der Zeit machte ich meinen Sportbootführerschein bis 50 BRT, kaufte eine ältere Ketsch und bot Gastfahrten von Bremerhaven nach Helgoland, Norderney, Sylt usw. an. Diese Zeit hat mich ebenfalls geprägt – ich hatte Verantwortung für die Besatzung. Sicher, ein paar Mal habe ich auch Törns gemacht, die vielleicht an der Grenze waren, aber eine Gefährdung meiner Gäste? Nie.

Zu meiner Tätigkeit übernahm ich auch noch einer Anzeigenagentur. Das war aber nicht so erfolgreich, weil ich durch ganz Norddeutschland fahren musste. Um mich für die Zukunft besser vorzubereiten nahm ich die Gelegenheit wahr, um ein Programmiererkurs bei der Angestelltenkammer zu machen. Ausbildungsziel war „System Analyst“. Im Sommer machte ich mit meiner Familien einen fast 2.000 langen Segeltörn nach Norwegen, Schweden, Dänemark und zurück nach Bremerhaven.

Im nächsten Jahr bekam ich eine Anstellung im US Wohnungsamt, da die Dichte der US Truppen erheblich erhöht werden sollte. Es wurden 1.500 neue Wohnungen gebaut, für deren Verwaltung und Instandhaltung ich jetzt zuständig war.



2012 in Florida

DIETER W. MÜLLER

KURZBIOGRAPHIE

Geboren wurde ich am 7. Mai 1942 in Golzwarden, bei Brake an der Unterweser. Der Ort ist über 800 Jahre alt und gehörte in den Einflußbereich des Bischofs von Bremen. Nach dem 30 jährigen Krieg wurde der Großteil von Norddeutschland protestantisch, so auch Friesland. Die Kirche war von Katholiken erbaut worden ist aber seither die Versamlungsstätte der Lutheraner. Die Gegend an der Unterweser fiel dann dem Großherzogtum Oldenburg zu und nach dem 2 Weltkrieg wurde es ein Teil Niedersachsens.

Dieser Teil der Geschichte hat die Menschen im „flachen“ Lande geprägt. Das zeigte sich in der Schule, die nur zwei Minuten von unserem Haus entfernt war, und in die ich im Alter von 5 Jahren eingeschult wurde. Eine Konsequenz des verlorenen Krieges war der Flüchtlingsstrom. So kamen auch viele Katholiken in unsere Gegend, die eher kritisch beäugt wurden. Soziale Beziehungen zu den Flüchtlingen gab es nicht, dass musste in der Schule anfangen. Ich denke die Eingliederung ist ganz gut gelungen. Meine Eltern haben mich in keinster Weise diskriminierend erzogen. Das war sicherlich eine gute Grundlage für mein weiteres Leben.



Mein Geburtshaus in Golzwarden und direkt gegenüber, auf der anderen Straßenseite, die evangelische Dorfkirche mit dem Friedhof.

Der Wunsch auf eine höhere Stellung war der Grund des Umzuges nach Worms. Tatsächlich ging es auch hier „bergauf“. Wir wohnten in einem schönen Haus, meine Position in der US Verwaltung war gut und die Tendenz war „steigend“. Wieder wurde ich nach den USA, dieses Mal nach San Antonio geschickt. Meine Verbindungen waren nun auf beiden Seiten des Ozeans. Jo Anne folgte mir bald nach Worms, aber nach ein paar Jahren wurde sie nach Heidelberg, ins NATO Hauptquartier, versetzt.

Als sie für einige Zeit nach den USA, Indianapolis, versetzt worden war, saß ich häufig auf unserer Terrasse und hörte und beobachtete offenbar anfliegende Flugzeuge auf den Flugplatz Worms. Am nächsten Sonntag fuhr ich morgens zum Flugplatz und traf auf nette Flieger. Ich entschied mich den Flugschein zu machen. Ein neuer, spannender, Zeitabschnitt hatte begonnen.

Während dieser Zeit musste ich oft an das denken, was ich bei der Marine gelernt hatte, und auch auf meinen Segeltörns – Menschenführung. Von Worms aus zogen wir nach Eppelheim, nur ein Sprung über den Rhein. Wir besuchten oft Frankreich. Einer meiner ersten Flüge war nach Norderney. Nun war ich in meinem Beruf erfolgreich geworden, war Kapitän und Pilot. Ich flog noch dreimal beruflich nach den USA, aber sicherlich auch dreimal privat, wobei die Flugkosten von der US Army bezahlt wurden. Wir besuchten Key West, die „Sun 'n Fun“ Flugtage in Lakeland. Wir hatten Verbindungen nach Ostdeutschland aufgenommen und waren zum Tage der Übernahme der Deutschen Mark in Chemnitz.

Zusätzlich hatten wir uns noch eine Maisonettewohnung in Schwetzingen gekauft. Eigentlich waren wir wunschlos glücklich, bis meine Frau aus der Armee ausschied und wir 1996 nach Florida umziehen mussten.



Unser jetziges Haus in Florida, im Vordergrund „Wölfi“, mein treuer Weggefährte seit Juli 2000

Die Zeit in Sarasota, war völlig anders, aber auch spannend. Ich lernte jede Menge Musiker, Schriftsteller und Künstler kennen. Ich baute Verbindungen zur jüdischen Gemeinde auf und besuchte zwei Jahre lang die Sabbat-abende in einer Gemeinde.

Ich hatte ein kleine Reiseagentur und arbeitete in der Graphikabteilung eine Büromaterialgeschäftes – 7 Jahre lang! Obwohl ich ein Segelboot hatte, kam ich selten dazu irgend etwas für meine Angelegenheiten zu unternehmen. Die Situation wurde für mich nach dem 11 September 1991 psychisch unerträglich. Ich flog noch einige Male mit meinem Nachbarn, der Berufspilot bei der Delta war. Aber unserer Vercharterer war irgendwie mit der Ausbildung der Piloten der Maschinen, die die Terroristen für den Terroranschlag verwendet hatten, in Verbindung gebracht worden. Die Situation, der Kriegswahn, brachten uns zur Überzeugung, das wir nach Deutschland zurückkehren sollten. Zu Weihnachten 2003 landeten wir bei leichtem Schneefall in München. Meine Frau hatte eine



Mit der „Esperanza“ in Malmö

Wie das Leben so spielt, meine erste Ehe ging zu Ende. Die Kinder äußerten gegenüber dem Richter, dass sie gerne bei der Mutter bleiben würden. Es dauerte auch nicht lange bis ich die Frau fand, mit der mein Leben eine erneute Wendung machen würde. Jo Anne war Amerikanische Soldatin und wurde im Jahre 1980 nach den USA, Fort Benning in Georgia versetzt. Mit frischem Mut, aber auch mit viel Sentimentalität fuhren wir im Juni mit der Fähre nach Harwich, mit dem Zug nach London und dann mit Flugzeug über Boston und New York und Atlanta nach Augusta, wo Jo Annes Verwandten wohnten. Dort heirateten wir und der Weg durch die Instanzen begann, um meine Aufenthaltsberechtigung zu erwerben. Als das erledigt war, musste ich mich um einen Arbeitsplatz bemühen. Die US Army würde mich nicht anstellen, weil ich kein Amerikaner war. Als Makler konnte ich, ohne Schulung und Prüfung, nicht arbeiten. Aber ein Autohändler stellte mich trotz unzureichender Kenntnis der englischen Sprache sofort ein.

In Columbus, Georgia kauften wir uns unser erstes Haus. Wir beide waren aber ziemlich unglücklich, obwohl der Aufenthalt auch spannend für mich war. So wurde ich eine Nacht eingebuchtet, weil ich angeblich „leichtsinnig“ gefahren war. Dennoch, der Eindruck aus dieser Zeit ist mir präsent geblieben.

Im September 1981 waren wir wieder in Deutschland. Dieses mal ins „innerdeutsche Ausland“ - nach Bayern, besser zwischen der Oberpfalz und Franken. Fürtie oder Adé. Ich fand wieder Arbeit bei den US Streitkräften, die mich bald die Karriereleiter aufwärts brachte, vor allem auch wegen meiner bescheidenen Kenntnisse im Computerbereich. Die Verwaltung wurde total umgebaut und automatisiert. Dennoch, trotz der Sprache empfand ich die Menschen dieser Region als meine geliebten Friesen. Der Aufenthalt in der Oberpfalz brachte mich auch nach Prag. Was für ein Erlebnis. In den alten Straßen der Stadt konnte man noch deutsche Bezeichnungen an den Häusern finden – wie Apotheke, Bäckerei. Mit Bewunderung sah ich schöne alte Wohnhäuser, aber leider waren die in erbärmlichem Zustand. Ich sagte noch zu meiner Frau „Wenn wir Geld hätten sollten wir ein paar davon kaufen“ - Wir hatten es leider nicht. Aber auf dem richtigen Pfad war ich schon.

In der Zeit besuchten wir mehrfach meine geliebte Schweiz, Österreich, Italien und Frankreich. Ja von Port Grimaud (bei Nizza) aus machte ich ein paar Mittelmeer-Törns mit Freunden und Kollegen. Die Zeit war beruflich und intellektuell ein „Jungbrunn“ wenn ich so sagen darf. Es war eine schöne und glückliche Zeit. Jetzt machte ich auch meine erste Dienstreise nach den USA. Wer hätte das gedacht?

interessante neue Aufgabe im Marshall-Center in Garmisch-Partenkirchen bekommen. Ich war nicht berechtigt Arbeitslosengeld zu bekommen, weil ich seit 7 Jahren nicht mehr im EU Bereich gearbeitet hätte. Meine Arbeit in den USA wurde nicht berücksichtigt. Da kommt dann die Frage auf, dass es möglich ist, dass Millionen von Amerikanern in Deutschland gedient haben und auch Deutsche heirateten. Falls diese später nach Deutschland zurück kehren, gibt es keine Mechanismen die Rentenfrage und die Frage der Arbeitslosigkeit zu koordinieren.

Ich hatte in Deutschland ja schon fast 3 Jahre für die US Army gearbeitet als ich nach Columbus, Georgia, kam. Dort durfte ich nicht für die US Army arbeiten, obwohl ich ja mit einer amerikanischen Soldatin verheiratet war. Da ist sicherlich politisch noch was zu tun. 55 Jahre Amerikanisch-Deutsche Beziehungen.

In Garmisch-Partenkirchen gab es für mich nicht und jeden Tag Arbeit. Zweimal 75 km mit der Bahn nach München? Das war nicht notwendig, außerdem beantragte ich meine Rente, die auch gewährt wurde. Ein kleine Rente bekomme ich auch den USA. Das Problem war, dass ich mich all die Jahre nach dem Dienort meiner Frau richten musste und so z.B. 1996 meine gut bezahlte Arbeit in Hockenheim beenden musste, um mit ihr nach Florida zu ziehen. Offenbar tut sich in Beziehungen wie meiner mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Konflikt auf, der schwerwiegende Entscheidungen erfordert.

Nach sieben Jahren Garmisch-Partenkirchen war es dann wieder soweit nach Florida zu ziehen. Insgesamt arbeitete ich acht Jahre in den USA. Im Jahre 2012 machte ich eine Reise durch meine Norddeutsche Heimat. Ja – wenn ich die Alternative gehabt hätte?

Dieter Müller im Mai 2013



IMPRESSUM

Vorab-Auszug des Kapitels „Die Fliegerei“
aus der Autobiografie von Dieter W. Müller.
Kontakt: dwmcape@t-online.de

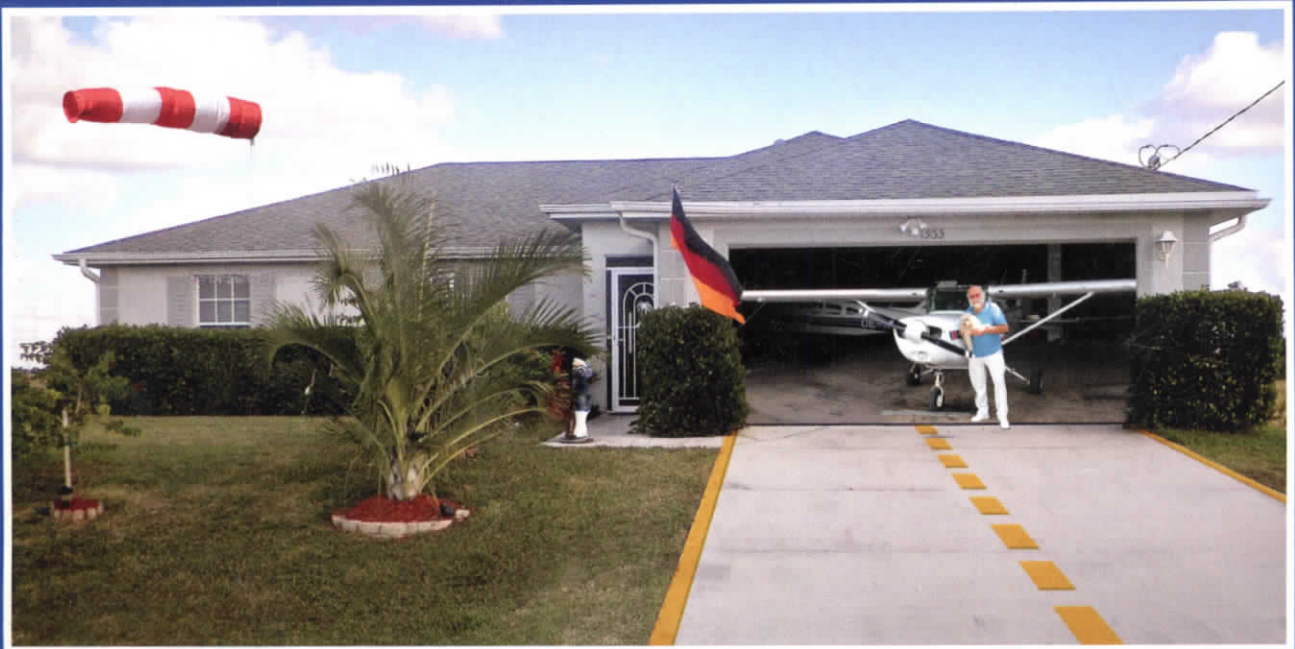
Erschienen anlässlich des 25jährigen Bestehens
des Sportfliegervereins „ACL“ in Ludwigshafen.

1. Auflage 2013
Digitaldruck: VIAPRINTO.de

Grafik-Design:
Konzeption, Layout und Bildbearbeitung
Uwe Dressler - Dipl.-Des.
Erfstraße 92 · 41460 Neuss
Telefon: +49 (0)21 31 - 40 88 194
info@dressler-design.de
www.dressler-design.de

**DRESSLER
DESIGN.**

neulich in Florida:



„I had a dream! ...“

DRESSLER
DESIGN.