

Das Impfzeugnis

Rudi Richterschitz

“Kreizkruzefix, es scheid Österreicha, was hobt’s denn überhaupt!“ So hieß uns ein fuchsteufelswilder Lotse beim dritten Ansuchen hinsichtlich Landeinformationen am damaligen Münchner Flughafen Riem unwirsch willkommen. Mit der gerade nur einmal fünf Wimpernschläge dauernden Bekundung seiner „Begeisterung“ über unsere Ankunft hatten wir nicht gerechnet. Diese Worte, Ausdruck seiner gerechten Erzürnung, schleuderte er an einem Freitagnachmittag im Juli 1977 in reinsten Münchner Mundart hinaus in die Tiefen des bayrischen Äthers.

Welcher Empfang!

Was hatten wir ausgefressen? Für Nichtflieger erklärende Worte: Um das Flugleitsystem reibungsfrei abzuwickeln, ist im Flugzeug ein sogenannter Transponder erforderlich, der am Radarschirm des Lotsen Daten wie Geschwindigkeit, Höhe und Kurs des Luftfahrzeugs darstellt. Vorausgesetzt, dieses Gerät ist im Flugzeug eingebaut und vor allem funktionsfähig. Und der Grund seiner schroffen Begrüßung entsprang dem Umstand, dass wir auf seine mehrmalige Aufforderung kleinlaut die Mitteilung durchgeben mussten, das überaus wichtige Gerät in unserem normalerweise absolut zuverlässigen Flieger sei leider ausgefallen.

Auf einem Verkehrsflughafen wird nichts dem Zufall überlassen. Fliegt eine Maschine in dessen Wirkungsbereich ein, wird diese praktisch ferngesteuert auf den Boden gebracht. Alle Anordnungen müssen befolgt werden - und das schnell. Aufgrund schlechter Erfahrungen wird sofort reagiert, wenn der Lotse nicht innerhalb von Sekunden auf seinem Radarschirm sieht, dass auch das geschieht, was er gefordert hat. Daher war der schon im Gang befindliche Einflug in die heiligen Gefilde des streng kontrollierten Luftraums des Verkehrsflughafens Riem, und das ohne einwandfrei funktionierender Instrumentierung, eine dreiste Übeltat.

Der genervte Lotse erteilte den oben geschilderten Ruffel daher nicht im speziellen Englisch, der Sprache des geregelten Flugverkehrs, sondern in unverkennbarem Bairisch. Zu verdenken war es ihm nicht, galt es doch, uns zwischen den anfliegenden und weit schnelleren Verkehrsmaschinen einzufädeln.

Dabei ist der Lotse gezwungen, die Geschwindigkeit unseres Flugzeuges mit der von den Großen genau abzustimmen. Das funktioniert aber nur mit präzisen Angaben, die durch den Transponder sichergestellt werden. Was er sah, war nur ein heller, träge wandernder Punkt auf seinem Radarschirm. Und unser weiteres Handycap erklärte sich dadurch, dass wir trotz heftigen Vollgasgebens immer noch deutlich langsamer flogen wie ein Verkehrsflugzeug bei Mindestgeschwindigkeit.

Wie reitet man sich in so eine Misere?

Zu den Anfängen der Geschichte: An diesem besagten Freitag, heißes, prächtiges Sommerwetter zog die Badehungrigen in die Bäder oder Seen, einzig ein paar verstreute Schäfchenwolken trieben am tiefblauen Himmel, ereilte mich gegen elf Uhr ein dringender Anruf von Herbert, Vereinskollege und Kassier unseres Fliegerklubs: „Rudi, ich habe ein Riesenproblem. Mein Chef sitzt am Flughafen in München und kann nicht nach Arabien weiterfliegen, weil er sein Impfzeugnis im Büro vergessen hat. Und ohne dem darf er dort nicht einreisen. Ich hab's hier und müsste es ihm nachbringen. Spätestens um halb drei muss es in München sein. Hättest du heute Nachmittag Zeit für einen Flug nach München? “

Wenn man selbstständig ist, ergibt sich leichter die Möglichkeit, die Zeiteinteilung ein wenig flexibler zu gestalten; und so durfte ein Termin diesmal im wortwörtlichen Sinn für „höhere Aufgaben,“ halt einmal verschoben werden. Weil die Landung auf einem großen Verkehrsflughafen für Privatpiloten etwas besonders Spannendes ist. Eine passende Lücke im Terminplan war flugs freigeschaufelt und daraufhin der prompte Rückruf bei Herbert: „Von mir aus geht es in Ordnung. Kannst in der Zwischenzeit schon die Maschine vorbereiten.“

Abgesehen davon, dass so ein überraschender Abstecher zum Flughafen der bayrischen Hauptstadt ein fliegerisches Highlight war, wollte ich Herbert auf jeden Fall meine Mitwirkung anbieten. Der unter Dauerstress stehende Betriebsleiter der Niederlassung eines großen Unternehmens hatte täglich die volle Hektik um die Ohren. Im Fliegerklub galt er hingegen als ausgeglichenes Naturell. Ein rechtschaffener, gestandener Tiroler mit drahtiger Statur, die blonden Haare im sportlichen Bürstenhaarschnitt geschnitten sowie ausgesprochen freundlichem Wesen. Zudem war seine besonnene Art eine besonders vorteilhafte Eigenschaft für einen achtsamen Piloten.

Wenn Herbert gleich vom Büro wegfuhr, war er innerhalb von fünfzehn Minuten am Flugplatz, ich hingegen brauchte ein wenig mehr wie eine halbe Stunde. Unser Fliegerklub war im Osten Amstettens beheimatet, einem beschaulichen Städtchen zwischen Wien und Linz. Dort war die einmotorige Morane eingestellt, mit der wir zu fliegen gedachten. Ein in Fliegerkreisen hoch geschätztes Arbeitspferd französischer Herkunft. Gebaut für den Einsatz auf kurzen Flugplätzen zum Hochschleppen von Segelflugzeugen; und weil viersitzig, für Passagierflüge hervorragend geeignet. Der hellgraue kompakte Rumpf mit dezenten blauen Streifen, zusammen mit den tiefliegenden breiten Tragflächen bekräftigte das beruhigende Gefühl, dass man diesem Gefährt absolut vertrauen konnte.

Weithin bekannt war auch das überaus gutmütige Flugverhalten, besonders in geforderten Situationen. Darüber hinaus sorgten bequeme Sitze auf längeren Strecken für angenehmes und entspanntes Reisen. Passend zur Außengestaltung ebenfalls in Hellgrau und Blau gehalten. Und vom großzügig verglasten Cockpit genossen die Passagiere eine phantastische Rundumsicht. Allerdings war der Benzinverbrauch von mindestens 35 Liter pro Stunde nach heutigen Maßstäben die Umweltsünde schlechthin.

Während ich eilends anreiste, bereitete Herbert im Dienstraum schon den Flugplan vor. Dieser wurde verpflichtend gefordert, wenn eine Landung auf einem Verkehrsflughafen vorgesehen war. Das ist ein Formular mit einer beachtlichen Anzahl an Fragen zum Flugzeug, Flugstrecke, Abflug- und voraussichtlicher Ankunftszeit und vieles andere mehr. In erster Linie dient es der Sicherheit des Flugverkehrs und wird vor der geplanten Abflugzeit an die Flugsicherungsstelle gemeldet, welche diese Information an das Flugleitsystem weitergibt.

Der Kollege war, unterdessen ich mein Auto hinter dem Hangar einparkte, bereits am linken Steuer mit der Vorflugkontrolle beschäftigt. Eine Pflichtübung, die den Zustand aller Systeme gewissenhaft auf verlässliche Funktionalität sicherstellt. Auf meine Frage, ob wir denn gleich abflugbereit wären, antwortete Herbert in seiner korrekten Art: „Ich hab' sämtliche Systeme gecheckt, alles ist so weit in Ordnung, nur beim Transponder kam eine kurze Fehlermeldung. Ist im Augenblick aber nicht so wichtig. Wir müssen schauen, dass wir in die Gänge kommen.“ Ein folgenschweres Omen. Nur wir hatten es mächtig eilig und wollten uns unterwegs um diese Sache kümmern, weil es die Sicherheit ja nicht beeinträchtigte.

In bester Stimmung rollten wir zur Startstelle, kontrollierten nochmals gemeinsam

alle Schalter und Bedienungselemente. Alles im grünen Bereich, Herbert schob den Gashebel auf Vollgas, Bremsen los und mit kraftvollem Ruck saugte der Propeller die über eine Tonne schwere Maschine mächtig nach vorne. Einige Sekunden lang rumpelte es auf der unebenen Graspiste und mit einem beinahe freudigen Sprung schwang sich der Flieger in die Lüfte. Dieses besondere Gefühl zu beschreiben, wenn das Flugzeug zwischen den links und rechts aufragenden Bäumen emporsteigt, dazu fehlen mir noch heute fast ein bisschen die Worte.

180 Pferdestärken aus 5,9 Liter Hubraum zogen die Maschine mit gemächlichen 110 Knoten, das sind rund 200 Stundenkilometer, durch den Himmel. Schnell erklommen wir eine Höhe von viertausend Fuß. (In der Fliegerei messen wir, wie seit den frühen Zeiten der christlichen Seefahrt, vieles in Knoten, Meilen und Fuß) Neben und über uns trieben weiße Schäfchenwolken wie Wattebäusche. Wissend, dass es ja nur feuchte Luft ist, verspürte ich jedes Mal Lust, mich in diese scheinbar flauschigweiche Masse wie in eine weiche Schneedecke fallen zu lassen.

Frohgestimmt und unbeschwert durch das sanfte Wiegen und satte Brummen vergingen die zwanzig Minuten bis zur Landung in Linz-Hörsching buchstäblich „wie im Flug.“ Damals durfte man noch nicht direkt ins benachbarte Bayern einfliegen, sondern nur von einem kontrollierten Flughafen aus. Also Reisepass vorgezeigt, den Wetterdienst um die Flugwetterdaten gebeten sowie den Flugplan hinterlegt. Im Flug- und Bordbuch die unvermeidlichen Stempel und Unterschrift vermerken lassen, damit war der Vorschrift Genüge getan. Und schon waren wir wieder im Flugzeug und ersuchten um Starterlaubnis für den Weiterflug. Wir hatten vereinbart, ich fliege als verantwortlicher Pilot bis München, Herbert dann zurück.

Wir gingen in freudiger Erwartung davon aus, die Strecke zügig zurücklegen zu können. Während der geplanten Flugzeit von wenig mehr als einer Stunde wollten wir uns in Ruhe auf die gebotene Vorgehensweise beim Anflug auf München-Riem einstellen. Bei bester Laune genossen wir das Dahingleiten, der Höhenmesser bewegte sich kaum wahrnehmbar und die Motordrehzahl stand stabil am eingestellten Wert. Und weil die Stimmung so überwältigend war, vergaßen wir völlig die anfänglich angezeigte Fehlermeldung. Was sich bitter rächen sollte. Jedenfalls ahnten wir noch nichts vom auf uns zukommenden Ungemach. Aber dazu später.

Einstweilen freuten wir uns über die goldgelb leuchtenden Felder unter uns, unterbrochen von grünen Wald- und Wiesenflächen, Zeugnis von redlichem Bauernfleiß. Sauber eingeteilt in hunderte von Rechtecken und Quadraten und wie

mit Lineal und Zirkel auf die Landschaft übertragen. Hin und wieder tauchte ein Städtchen oder Marktflecken auf, verbunden durch Straßen und Wege, die von oben aussahen wie die Striche und Linien eines Schnittmusterbogens.

Es verging gerade einmal eine halbe Stunde und schon überquerten wir die österreichische Grenze, westlich der Salzach glitten wir bereits über bayrisches Land. Auch hier, wie mit einem dicken Pinsel in allen Grün- und Gelbschattierungen gemalt, die gleiche Idylle des sanft hügeligen Voralpenlandes. Die Sonne strahlte, nahezu senkrecht stehend über uns, aus dem glasklaren Sommerhimmel, der Motor schnurrte, so hätte es stundenlang weitergehen können. Am liebsten bis Frankreich oder gleich bis zum Atlantik.

Irgendwer hatte aber etwas gegen uns. Innerhalb der folgenden Minuten holte uns die Wirklichkeit -- und das ziemlich grob --, aus den Träumen. Allmählich näherten wir uns nämlich bereits München, wir konnten schon schemenhaft die Silhouette der Stadt mit den markanten Türmen am Horizont ausmachen. Lehrbuchmäßig navigierten wir südlich an der Stadt vorbei, und als Nächstes, am Rande des Hofoldingingerforsts nahe dem Ort Holzkirchen, schwenkten wir in Richtung Norden.

„Oh du verdammte Sch ...! So ein Schmarrn, das habe ich jetzt total verschwitzt!“ Der dumpfen Vorahnung folgend, was sich da vor uns möglicherweise zusammenbraute, entfuhr Herbert diese Worte. Glühend heiss fiel uns die ursprüngliche Fehlermeldung des auf einmal überaus wichtigen Instrumentes ein, allerdings mehr als reichlich spät. Im nächsten Augenblick kippte die Stimmung von freudig erwartungsvoll auf pures Entsetzen. Der erste Versuch, durch Drücken und Drehen an den Knöpfen es zum Leben zu erwecken, schlug fehl. Verfluchte Technik, keinerlei Lebenszeichen. Das sonst bewährte Klopfen auf das Gehäuse als Weckruf an das Innenleben half auch nicht.

Inzwischen legten wir bei 200 km/h eine beachtliche Strecke zurück und allerspätestens jetzt war auch der Punkt zum Anmelden vor dem Einflug in die Kontrollzone des Flughafens da. Genau bei 10 nautischen Meilen, das sind 18 Kilometer, ist der Übergang in diesen Bereich.

Herbert atmete einmal tief durch und eröffnete mit ungewohnt belegter Stimme die erste Kontaktaufnahme zur Flugsicherung. In Englisch. Des leichteren Verständnisses wegen schildere ich die Kommunikation „ausgedünnt“ in Deutsch, weil die genauen Phrasen nur sperrig übersetzbar sind. Zudem verkürzte der Lotse das Kennzeichen unserer Maschine auf den ersten und die beiden letzten Buchstaben.

Herbert: „München Kontrolle, Oskar Echo Delta India Mike, Grüß Gott, Position 10 nautische Meilen südlich Flughafen Riem, Höhe 4500 Fuß. Erbitte Landeinformation.“

Lotse: „Oskar Echo Delta India Mike, München Kontrolle, Servus, sind Sie mit einem Transponder ausgestattet?“

Herbert: „München Kontrolle, Oskar Echo Delta India Mike, negativ“ (Negativ bedeutet Nein) mittlerweile hatte sich bestätigt, dass der Transponder endgültig ausgefallen war. Derweil nähert sich der Flieger aber mit 200 Km/h dem Flughafen.

Lotse: „Oskar India Mike, München Kontrolle, wiederholen Sie, kein Transponder vorhanden?“

Herbert: „München Kontrolle, Oskar Echo Delta India Mike, positiv, (heißt ja) Gerät ist ausgefallen.“

Kurze Pause

Lotse: „Oskar India Mike, München Kontrolle, haben sie ein VOR / DME an Bord? (Gerät, welches die genaue Distanz auf einer Linie zur Sendestation eindeutig bestimmt).

Herbert: „München Kontrolle, Oskar Echo Delta India Mike, negativ (leise gemurmelt), Instrument ist nicht verfügbar.“

Lotse explodiert und das erklärt den Ursprung der ganzen Geschichte.

Wie geht es weiter?

Dem Lotsen ging es vordringlich darum, die ungebetenen Gäste in Gestalt von nervigen Sichtfliegern schleunigst, ohne Störung des Betriebs, zur Landepiste zu

führen. Er wies einen exakten Kurs samt Höhe an, diesen Anweisungen wir sofort und ohne Abweichung zu folgen hätten. Weder zur Seite, noch nach oben oder unten. Und zwar so lange, bis wir die Landebahn in Sicht haben. Dies sei dann unverzüglich zu melden. Die Anordnungen waren kurz, klar und eindeutig.

Währenddessen hörten wir ständig die Instruktionen der weiteren Lotsen an die an- und abfliegenden Maschinen. Allerdings wurden diese im Gegensatz zu uns nach festen Instrumentenflugregeln fein säuberlich gestaffelt. Wir ahnten schon, dass bei so einem Betrieb einiges an Herausforderungen zu erwarten sein wird. Heilfroh, die rauborstige Begrüßung glimpflich überstanden zu haben, steuerte ich genau nach dem Geheiß des Lotsen die Maschine achtsam auf Kurs und Höhe. Bis Herbert urplötzlich in für ihn ungewohnter Manier aufschrie:

„Rudi, hinunter, wir sind schon da!“

Ich riss den Gashebel zurück, drückte die Maschine jäh nach unten und stieß, wie ein Falke auf eine Feldmaus, geradewegs in die Tiefe. Zweifellos, die Piste war knapp vor uns zu sehen. Nur wieso stand trotz des regen Funkverkehrs bloß ein einziges Flugzeug einsam am Rand der Landebahn? Rätselhaft. Und dieses war auch nicht so bunt wie die großen Verkehrsmaschinen, sondern hatte graubraune Flecken am Rumpf und oben auf den Flügeln. Was ist **das** denn? Unvermittelt ein weiterer entsetzter Ausruf Herberts:

„Falsch, total falsch! Das ist nicht der Flughafen Riem!“

Meine Nackenhaare stellten sich auf. Die Warnung kam zu spät. Viel zu spät. Jetzt war der gefürchtete Gänsehautmoment da. Wir rasten auf den falschen Flughafen hinunter. Im nächsten Augenblick im Höllentempo wieder steil nach oben. Eindeutig konnten wir jetzt die unter uns liegende Anlage als Militärflughafen erkennen. Nur so wie im Auto, schnell einmal zur Seite fahren, um sich einen Überblick zu verschaffen, geht im Flugzeug halt nicht. Auf der am Kniebrett Herberts festgeklammerten Karte war es aber klar gekennzeichnet: Militärflughafen Neubiberg. Im Geiste sah ich schon die Rohre der Flugabwehrkanonen auf uns einschwenken.

Ruuuhig ... schön locker bleiben, die Sache ist prima unter Kontrolle.

So weit ist es gekommen. Begonnen hat alles mit Vorfreude und jetzt segelte unser Flug gegen die Wand und war nicht mehr aufzuhalten. Im Moment konnten wir nur hoffen, dass unser gereizter Lotse den plötzlichen unerlaubten Sturzflug nicht mitbekommen hatte. Offensichtlich hatte er dieses Manöver nicht bemerkt, weil er auf seinem Radarschirm unseren Flieger, zum Glück für uns, nur als sich horizontal bewegenden Punkt sah. Zumindest hörten wir kein böses Wort mehr. Wenige Minuten und einige Kilometer später kam die tatsächlich richtige Landebahn in Sicht. Diesmal meldete sich Herbert wieder mit souveräner Stimme.

Herbert: „München Turm, Oskar Echo Delta India Mike, Landebahn in Sicht“

Lotse: „Oskar Echo Delta India Mike, München Turm, Sie sind Landenummer 2 hinter der PANAM Boing 707, bestätigen Sie“

Herbert: „München Turm, Oskar Echo Delta India Mike, verstanden, Landenummer 2 hinter der PANAM Boing 707“

Wie jetzt richtig verhalten?

Pragmatisch die Sache angehen. Vorsichtig sein. Das Gelernte umsetzen und in Windeseile überlegen, wie die neue und ungewohnte Situation zu bewältigen ist. Und auf den Lotsen hören, verstehen, dass er uns nur sicher auf den Boden -- und losbringen will --, ohne die Piloten im Hauptverkehr nachhaltig zu irritieren. Jetzt öffnete der Lotse für uns ein besonders langes Zeitfenster zwischen den bedeutend schneller anfliegenden Verkehrsmaschinen, damit er unseren Flieger, der relativ zu den Großen im Schneckentempo dahinkroch, dazwischenschieben konnte.

Weil hinter einem Großflugzeug die extrem starken Luftverwirbelungen kritisch werden konnten, drehte ich unsere Morane mit so großem Abstand wie möglich hinter der weit vor uns im Endanflug schwebenden Linienmaschine in die Landerichtung. In der turbulenten Luft schwankten und schaukelten wir der Erde entgegen und mit einem festen Bums knallte ich die Maschine auf den Beton.

„Oskar India Mike, München Turm, Landezeit 13:52, melden Sie sich bei München Boden“, tönte die Abschlussmeldung des Lotsen im Kopfhörer.

Huchhh ..., einmal tief durchgeatmet, Abenteuer abgeschlossen. Und das sogar vor der Zeit. Doch noch alles super gegangen. Nach dem Ausrollen setzte sich ein Follow-me-Car, das sind die flinken Fahrzeuge, die zwischen den Flugzeugen herumkurven, vor unsere Nase und leitete uns gefühlte fünf Kilometer zur Abstellfläche für Privatflugzeuge. Ein Bus erwartete uns bereits für die Fahrt zum Terminal.

Bevor wir jedoch den Sinn und Zweck unserer Reise zu Ende bringen konnten, nämlich das Impfzeugnis Herberts Chef zu überreichen, hörten wir im Funk die Anweisung, der Busfahrer möge uns zuallererst zur Flugaufsicht bringen. Jetzt tauchte ein Schreckgespenst auf. Wenn das eine längere Strafpredigt wegen des gewagten Einflugs ohne funktionierende Instrumentierung wird, war alles vergebliche Liebesmüh. Denn die Minuten tropften immer schneller aus der Uhr und das Impfzeugnis brannte in Herberts Mappe.

Wir wären kaum in diese Lage geraten, wenn wir uns während der Anreise nicht nur dem magischen Zauber des „über den Dingen Schwebens“ hingegeben hätten. Fliegen hat viel mit sorgfältiger Planung zu tun. Und, wie ich es noch von meinem Fluglehrer in den Ohren habe, gehört dazu auch ein gutes Maß an Vorausschau. Im ersten Augenblick des Erinnerns an die Fehlfunktion dachten wir, dieses Problem ließe sich ratzfatzt beheben, aber da hat uns der Ereignisstrudel schon mit sich gerissen. Wir sollten bald erfahren, welch fatalem Irrtum wir aufgesessen sind.

Erst einmal hieß es, uns im Gebäude zu orientieren, flott lange Flure zu durchheilen, wir wollten so wenig Zeit wie möglich verlieren. Im Dienstbereich hinter einem langen Pult erwartete uns bereits ein nichts Gutes verheißender Typ. Mittelgroß, hager, spärliche Haare stritten um einen Platz oberhalb der unmodernen, viereckigen Brille mit Metallgestell. Davon auszugehen, dass er uns auf ein freundliches Gespräch einladen würde, war auf gar keinen Fall ratsam. Zudem machte er auch keinen Unterschied, wer von uns nun der verantwortliche Pilot war.

Mit schnarrender Stimme polterte er ohne weitere Einleitung los: „Was denken sie sich dabei, in die Kontrollzone einzufliegen, ohne die nötige Ausrüstung in funktionierendem Zustand zur Verfügung zu haben?“ Einsichtiges Nicken unsererseits. Jetzt kam er so richtig in Fahrt: „Wieso fliegen sie überhaupt Riem an? Es gibt außerhalb Münchens kleinere Flugplätze. Hier stören Sie die geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs!“ Unwirsch warf er uns weitere gallige Worte

an den Kopf. Uns fehlte die passende Rechtfertigung. Es gab keine. Herbert sparte sich tunlichst die Erklärung wegen dem Impfzeugnis. Nachdem der erboste Patron seinen Dampf abgelassen hatte, entließ er uns mit grimmiger Miene. Deutlich spürte ich noch bis zum Ende des Ganges seinen finsternen Blick im Rücken.

Jetzt noch durch den Zoll und Grenzpolizei. Zu dumm, auch hier eine Schlange vor uns. Mittlerweile war es dreiviertel drei geworden und damit bei weitem zu spät für den Flug von Herberts Chef nach Arabien. Zum Glück waren die beiden persönlich bestens vertraut und das verhinderte dann trotz verständlicher Verärgerung einen empfindlichen Anpiff.

„Leider sind wir Opfer von uns unbeeinflussbarer Umstände geworden. Dumm auch, dass viel zu wenig Zeit für eine ordentliche Flugplanung gegeben war.“ Mit säuerlicher Miene hörte er sich die Erklärung an, die wir mit drastischen Worten untermauerten und dabei die Wirklichkeit gehörig verbogen. Vom irren Einflug und die folglich harsche Belehrung bei der Flugsicherung, die die kostbare Zeit raubte, erwähnten wir kein Sterbenswörtchen.

.... die Sache war noch nicht gelaufen!

Also musste der Chef die Reise um eine Woche verschieben und wir machten uns auf die Vorbereitung zum Heimflug. Also alles wieder von vorne. Wir füllten abermals den unvermeidlichen Flugplan nach Linz-Hörsching aus und reichten ihn der zuständigen Dame über das Pult. Der Ordnung halber noch die obligate kurze Anfrage beim Wetterdienst und ab ging es zum bereitstehenden Bus, der uns wieder zum Flugzeug brachte. Herbert bereitete sich gewissenhaft auf den Flug vor. Anschließend an seine letzten kundigen Handgriffe war meine Frage: „Bist du soweit?“, fragte ich. „Ja, wir können.“, antwortete Herbert. Also auf zu neuen Ufern.

Ich: „München Boden, Oskar Echo Delta India Mike,
Position Abstellplatz, erbitte Rollfreigabe zu einem
Sichtflug nach Linz“

München Boden: „Oskar Echo Delta India Mike, München Boden, rollen Sie über
Position Bravo zum Rollweg Charlie und schalten Sie dann auf
die Turmfrequenz. Achten Sie auf andere Flugzeuge.“

Wir rollten los und schoben uns als Letzte in die Reihe der zum Start wartenden Maschinen. Bis auf zwei weitere Privatflieger befanden sich schwere Passagier- und Frachtflugzeuge am Rollweg, bei denen die Lufterläufe der mächtigen Turbinen vergleichbare Dimensionen hatten wie die Reifen eines Riesentraktors. Piloten blickten aus der luftigen Höhe eines zweiten oder dritten Stockwerks auf uns herab. Gefühlt haben wir uns mit der kleinen Morane wie mit dem Mopedauto zwischen fünfsichtigen Sattelschleppern und Londoner Doppelstockbussen. Nach und nach rollten diese tonnenschweren Ungetüme auf die parallel verlaufende Piste hinaus und donnerten mit aufheulenden Triebwerken an uns vorbei.

Jetzt waren auch wir am letzten Haltepunkt vor dem Eindrehen in die Startpiste angelangt.

Ich: „München Turm, Oskar Echo Delta India Mike, Position Rollhalt, fertig zum Start“

Lotse: “Oskar India Mike, welche Abflugroute haben Sie gewählt?“
(Ähm..... Hmm ... Abflugroute??) „Ich wiederhole: Auf welcher Route werden Sie abfliegen?“

Ich: “München Turm, Oskar Echo Delta India Mike, unser Flug ist nach Linz-Hörsching angemeldet“ (Schweiß bricht aus)

Lotse: “Oskar India Mike, München Turm, stoppen Sie sofort das Startprozedere und rollen Sie zurück zur Abstellfläche. Ich wiederhole: Sofortiger Startabbruch!“

Man stelle sich das einmal vor: Sämtliche Piloten hörten auf dieser Frequenz jedes der Gespräche mit. Und wir mussten vor aller Augen, blamiert bis auf die Socken, an den mittlerweile wieder hinter uns wartenden Maschinen entlang, mit heruntergelassenen Hosen und eingezogenem Kopf, zurückrollen. Gebrandmarkt als unmögliche Hinterwäldler. Am liebsten wäre ich aus dem Flieger gesprungen und über die Wiesen geflüchtet. Ehrlich.

Und wer hat wieder auf uns gewartet? Eh klar. Der Bus von vorhin. Mit dem

gleichen Lenker wie bei der ersten Abholung und denselben Auftrag, uns bei der Flugsicherung abzuliefern. Der Gedanke lag jetzt nahe, dass unsere Maschine beschlagnahmt wird und wir die Heimreise mit der Eisenbahn zu gewärtigen haben.

Ich überlegte schon, wie weit es zum Bahnhof sei und ob wir noch am gleichen Tag zurückkämen. Und da war noch die Kleinigkeit zu regeln: Wie erklären wir das den Klubkollegen, dass die täglich gebrauchte Maschine in München unfreiwillig geparkt wurde? Im Bauch rumorte es vernehmlich und mit tiefen Sorgenfalten auf der Stirn harrten wir des Kommenden. Mir schauderte schon beim Gedanken daran. Herberts lapidare Sichtweise: „Im Augenblick ist wohl Demut angebracht“ war auch nicht gerade ermutigend.

Diesmal empfing uns ein sichtlich höherer Beamter im dunkelblauen Anzug, offenem Hemdkragen und schief hängender Krawatte. Sein krebsrotes Gesicht und fingerdick hervorquellende Adern am Hals ließen Böses erahnen. Er brüllte uns aber nicht wie erwartet nieder, sondern zischte wie eine zornige Kobra zwischen den Zähnen Verdammungen auf die totalen Vollidioten aus Österreich hervor. Die es wagten, den ohnehin hektischen Betrieb völlig zu verwirren. Herberts Erklärungsversuch, dass er das erste Mal in Riem sei und die Bräuche noch studieren müsse, verwarf er wutentbrannt.

Nach weiteren Verwünschungen beendete der uns unwirsch Abmahnende das verbale Gemetzel und wies eine unterdrückt grinsende Dame an, ihm den gültigen, im kleinen A5 Format vorhandenen Abflugplan im größtmöglichen Papiermaß zu kopieren. Ich glaube mich zu erinnern, es war A3, also beinahe Sonntagszeitungsgröße. Diesen drückte er Herbert in die Hand und verabschiedete sich – nur für bayrisch / österreichische Ohren verständlich –, mit leiser, aber eisig-schneidender Stimme mit der bissigen Verfluchung „Schleichs euch!“ (Hochdeutsch: Verschwindet, aber dalli!) Was wir dann auch eilends taten.

Der Buslenker lieferte uns, heimlich schmunzelnd, wieder am Abstellplatz ab. Jetzt waren wir um einiges schlauer, wussten nun, der Abflug Richtung Linz führte über den damaligen Meldepunkt „November1“, im Sichtflug leicht auffindbar bei den Speicherseen nördlich des Flughafens.

Also auf ein Neues, alle Anweisungen bis zum Startpunkt ordnungsgemäß eingeholt und diesmal untadelig ausgeführt. Dann die große Erlösung nach dem Start: Endlich wieder Luft unter den Schwingen, Gott sei's gelobt. Ist das schön! Freudig klopfte ich Herbert ob dieses befreienden Gefühls auf den rechten Arm.

„Super, geschafft, ab jetzt haben wir keine großen Hürden mehr zu erwarten,“ stellte ich erleichtert fest. Herbert nickte zwar bestätigend, brummte aber gedämpft so etwas Ähnliches wie „Freu dich erst wieder, wenn wir die Sache hinter uns haben.“

Zu blöd, jetzt bohrte auch bei mir wieder leiser Zweifel im Hinterkopf. Kurz danach, am geforderten Meldepunkt über den Speicherseen, sagte ich dann mein Sprüchlein gewissenhaft auf und drehte anschließend die Funkverbindung ab. Kappte sie einfach. So etwas tut man natürlich nicht. Auf keinen Fall. Und schon gar nicht im „feindlich“ gesonnenen Ausland. Zugegeben, eine kleine Genugtuung für die erlittene Schmach war mit im Spiel.

Herbert gab nun dem Motor die Sporen, sprich Vollgas und wir rasten mit der maximalen Geschwindigkeit, die der Vogel hergab, Richtung österreichischer Grenze. Dabei nervös nach links und rechts Ausschau haltend, ob nicht bereits ein Abfangjäger hinter uns heranfeigt und das Visier scharf stellt. Verfolgt uns wirklich einer? Wissen konnte man das ja nie. Zumal wir uns schon über dem Militärflughafen verdächtig gemacht hatten. Das schlechte Gewissen gaukelte uns so eine Einbildung vor. Als wir den Grenzfluss Salzach überflogen, fühlten wir uns enorm erleichtert, weil wir alles in trockenen Tüchern wähten.

„Ha ..., die können uns jetzt!“ Aufatmend löste ich die verkrampften Finger vom zweiten, nicht benützten Steuerhorn auf meiner Seite.

Es kam ganz anders...

Keinesfalls hätten wir uns dem frommen Wunsch hingeben dürfen, dass die Münchner Flugsicherung unser Abtauchen nicht registrierte. Und diesen Frevel bei den Kollegen in Linz mittels Dienstinfor umgehend deponierte. Für eine neuerliche Kopfwäsche verspürten wir aber nicht mehr genug Widerstandsgeist. Daher verfielen wir auf die grandiose Idee, statt wie im Flugplan eingetragen, in Linz-Hörsching, sondern in Wels zu landen, dreizehn Kilometer vor dem Flughafen Linz.

Eine Grenzpolizei, damals noch Gendarmerie, sowie Zoll waren dort genauso im Amt. Also das Funkgerät wieder eingeschaltet und auf die Frequenz von Flugplatz Wels gedreht. Beim Ersuchen um Landefreigabe erhielten wir diese auch sofort und Herbert setzte den Flieger mit Bravour auf die Piste. Fein, wieder auf heimischen Boden zu stehen und fest im Glauben, diesmal sei alles total

stressfrei. „Ist doch bestens gelaufen“ meinte Herbert und ich teilte ganz und gar seine Ansicht. Warum wir das gerade in diesem Augenblick dachten? Ist mir bis heute schleierhaft.

Der Hammer kommt noch

In Wels ging man damals im Kontrollturm in das Obergeschoß, wo neben dem Einheben von Landegebühen und sonstiger Vorgänge, die zum reibungslosen Ablauf eines Flugbetriebes gehören, auch grenzpolizeiliche Angelegenheiten erledigt wurden. Der diensthabende Beamte war gerade dabei, der Reihe nach unsere Flugbücher und das Bordbuch zu bestätigen, als das Telefon klingelte. „Hallo, Flugplatz Wels, ah, Herr Kollege, grüß dich. Gibt’s was Neues? Ob hier eine Maschine aus München kommend, gelandet ist? Ja, die beiden Piloten stehen gerade vor mir. Du möchtest mit dem verantwortlichen Piloten sprechen?“

Sekundenlange Stille ... „Nimmst du?“ Mit spitzen Fingern ergriff Herbert den schwarzen Hörer. Ab dann konnte ich aus drei Meter Entfernung buchstäblich jedes Wort mithören. Sogar das Schnappen nach Luft in den Sprechpausen des Anrufers war deutlich zu vernehmen. Erklärungen zu formulieren, war sinnlos, weil er dies unmöglich fertig ausführen hätte können. Das Geplärre mit der Lautstärke eines Gebetsrufers auf einem Istanbuler Minarett ließ es einfach nicht zu. Schließlich gingdem „Gesprächspartner“ am anderen Ende der Leitung doch der Atem aus und die Lautstärke verringerte sich auf Normalton.

Zusammengefasst war der Anlass seiner Aufgebrachttheit folgender: Wir hätten uns erst nach dem zweiten Pflichtmeldepunkt abmelden dürfen. (War da **noch** einer?) Die weitere sträfliche Gottlosigkeit war die Abschaltung der Funkverbindung; und drittens, wir hätten unverzüglich den Flugplan nach Linz löschen und die Entscheidung, dass stattdessen Wels angefliegen wird, per Funk der zuständigen Stelle mitteilen müssen.

Dieser strengen Regelung liegt zugrunde, dass, wenn ein Flugzeug zu der geplanten Ankunftszeit plus Toleranz nicht am angegebenen Zielflughafen landet, eine umfangreiche Rettungsaktion in Gang gesetzt wird. Und wenn dies durch Fahrlässigkeit verschuldet ist, geht das dann erstens richtig ins Geld und zweitens auch als unschöne Eintragung in die Akten. Auf den Punkt gebracht, ausnahmslos

fliegerische Todsünden. Richtigerweise hätte ja mir der Anschiss gegolten, denn der Funkverkehr war meine Aufgabe.

Schön langsam verloren wir die Freude an der unbeschwerten Luftfahrt. Die letzten Meilen bis Amstetten wollten wir nur mehr in Frieden und ohne (fraglos berechnete) Maßregelungen durch übellaunige Flugverkehrsleiter hinter uns bringen. Ohne weitere Umstände erteilte uns der offensichtlich mitfühlende Beamte die Freigaben und wünschte noch einen guten Flug. Das konnten wir jetzt wirklich dringend gebrauchen. Also wurde der Motor letztmalig angeworfen, zur Startstelle gerollt und ab ging's wieder himmelwärts, diesmal in die hiesigen Lüfte.

Mit der späten Nachmittagssonne im Rücken brausten wir Richtung Heimatflugplatz, wo wir knappe 25 Minuten später auf vertrautem Boden landeten. Dankbar, den ganzen Wirbel heil überstanden zu haben, blieben wir noch im Flieger sitzen, schnauften einmal richtig durch und genossen für ein paar Minuten die Ruhe. Verdiente entspannte Momente nach dem Tumult der vergangenen Stunden.

„Ehrlich, Rudi, meinst du, dass wir diese Erfahrung wieder einmal brauchen können?“ „Hmm ... wer weiß?“ Hindernisse waren immer Teil des Lernens. Übrig geblieben ist der dicke Wermutstropfen, dass der Anlass dieser Reise leider nicht von Erfolg gekrönt war. Das Impfzeugnis durfte vor seiner Verwendung noch eine Woche in der Chef-Dokumentenmappe schlummern.

Schlussbetrachtung: Haben wir was falsch gemacht?

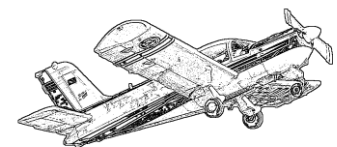
Doch. Es haben sich Leute aufgeregt.

Es war rechtlich – das hatten wir schon – falsch;

und von Seiten der Sicherheit sagenhaft unvernünftig.

Und hat das eine Bedeutung? Allerdings.

Bedauere ich das? In der Rückschau, ja!



Vieles in dieser Geschichte entstammt meiner Erinnerung. Dabei geht es nicht um wortgetreue Dialoge, sondern um einen erzählerischen Rückblick. Garniert mit

Erfahrungen von Klubkameraden sowohl aus der Linien- wie auch Privatfliegerei. Manches ist mit dem Zeitabstand von 43 Jahren im Gedächtnis unscharf geworden und vielleicht genau so nicht geschehen. Deswegen habe ich manchmal den Boden der Tatsachen verlassen und bin ins freie Erzählen übergewechselt.