

Silvia Götzen & Florian Knack



111 GRÜNDE, DAS FLIEGEN ZU LIEBEN

Vom Glück, selbst zu fliegen:
Eine Hommage an die unendliche
Freiheit über den Wolken

*Silvia: Für meine beiden
Patenkinder Joëlle und Enzo*

*Florian: Für meinen Vater,
der die Liebe zur Fliegerei
in mir geweckt hat*

Silvia Götzen & Florian Knack

111 Gründe, das
Fliegen
zu lieben

Vom Glück, selbst zu fliegen:
Eine Hommage an die unendliche Freiheit
über den Wolken

SCHWARZKOPF & SCHWARZKOPF

Inhalt

Abflugbereit	9
Vorwort der Autoren	
Start frei	12
Vorwort von Floris Helmers	
Weil ein Menschheitstraum in Erfüllung geht	15
1. Grund oder Prolog	
1. Kapitel: Flugvorbereitung	15
Weil es Back- und Steuerbord nicht nur auf See gibt • Weil jeder fliegen kann • Weil es immer einen Grund gibt • Weil es nur eine Zeit gibt • Weil es tolle Pilotinnen gibt • Weil es eine eigene Sprache gibt • Weil aus Träumen Wirklichkeit werden kann • Weil man Good Airmanship auch im Alltag gut gebrauchen kann • Weil es für jeden Geschmack ein eigenes Flugzeug gibt • Weil ein Film uns auf den Geschmack bringen kann • Weil es Zeitschriften übers Fliegen und Blogs zur Inspiration gibt • Weil man Flugszenen in Filmen fachmännisch kommentieren kann – Let's fly to Oviedo • Weil man ein Flugbuch führt und Stempel sammeln kann • Weil jeder Pilot vom eigenen Flugzeug träumt • Weil auch rechts vor links gilt • Weil man weiß wofür Very High Frequency Omnidirectional Radio Range steht • Weil man sich bei guter Planung nicht vorm Wetter zu fürchten braucht • Weil ein gerader Kurs auf einer runden Erde nicht immer der kürzeste ist • Weil Nautiker nicht die Einzigsten sind, die in nautischen Meilen rechnen • Weil man seinen Horizont erweitert und den inneren Schweinehund besiegt • Weil der Walk-Around das Vorspiel zum Fliegerglück ist	

2. Kapitel: Am Flugplatz 67

Weil die Fahrt zum Flugplatz statistisch gefährlicher ist • Weil man im Flugzeug wohnen kann • Weil der Sound eines Sternmotors unvergleichlich ist • Weil ein Pilot niemals rennt • Weil es viele verschiedene Möglichkeiten gibt, in die Luft zu kommen • Weil es CAVOK und NOSIG gibt • Weil es ein perfektes Geschenk ist • Weil Fliegen verbindet • Weil man sich gegenseitig hilft • Weil man auf Airshows 100.000 Freunde trifft • Weil man auf den Turm rauf darf • Weil man kein eigenes Flugzeug braucht, um fliegen zu können • Weil Wolken und Wetter Geschichten erzählen • Weil Ultraleichtflugzeuge keine fliegenden Gartenstühle sind • Weil sich jedes Flugzeug anders fliegt • Weil es großartig ist, hinter einem Airbus am Rollhalt zu stehen

3. Kapitel: Start 105

Weil das erste Solo unvergesslich ist • Weil Abheben, Ankommen und Landen immer wieder Spaß machen • Weil Checklisten wichtig sind • Weil jeder Flug anders ist • Weil man dem Vulkan ins Herz blicken kann • Weil es Luftrennen gibt • Weil Rundinstrumente schön sind • Weil es Tage gibt, an denen man nicht fliegen sollte • Weil man zusammen fliegen kann, aber auch alleine • Weil ein Hüpfer von fünf Minuten dich in eine andere Welt bringen kann.

4. Kapitel: Steigflug 129

Weil die Gesetze der Schwerkraft manchmal nicht gelten • Weil Grenzen und Unterschiede unwichtiger werden • Weil man den Weltraum und die Erdkrümmung sehen kann • Weil Fliegen Freiheit ist • Weil Fliegen besonders viel Spaß macht, wenn die Erde nicht mehr unten, sondern oben ist • Weil Vögel deine Kameraden sind • Weil man Leistung nur durch mehr Leistung ersetzen kann • Weil man sich selber auf den Balkon gucken kann • Weil man in den Alpen Fahrstuhl fahren kann • Weil Kunstflug die Kunst ist, mit großer Präzision geradeaus zu fliegen • Weil man im Tiefflug mehr

sieht • Weil man nicht auf Berge steigen muss, wenn man drüberfliegen kann • Weil schon in der Ausbildung die Erde auf dem Kopf stehen kann

5. Kapitel: Reiseflug 157

Weil der Mile High Club nur mit Autopilot funktioniert • Weil es verschiedene Geschwindigkeiten gibt • Weil es Flüge gibt, die man einmal gemacht haben muss • Weil bei Nacht alle Städte goldene Netze sind • Weil das Wattenmeer ein lebendes Gemälde ist • Weil ein Glascockpit das Leben einfacher macht • Weil es spannend ist, durch Wolken zu fliegen • Weil auch Blauthermik trägt • Weil es weder Staus noch Ampeln gibt • Weil Fliegen in der Gruppe Spaß macht • Weil man auch im Winter fliegen kann • Weil es fliegende Uhrenläden gibt • Weil Luftwandern wunderschön ist • Weil man keinen Motor braucht, um 3.000 km zurückzulegen • Weil Instrumentenflug praktisch, aber Sichtflug Freiheit ist • Weil man mit Radarlotsen reden kann • Weil man schwerelos werden kann • Weil man Wolkenjagen kann • Weil man mit Tigern fliegen kann • Weil Sauerstoff an Bord eine gute Sache ist • Weil man über Funk die unterschiedlichsten Menschen hört • Weil man seinen Instrumenten vertrauen kann • Weil man auch in anderen Ländern selber fliegen kann

6. Kapitel: Sinkflug 207

Weil Luftkrankheit vergeht • Weil die Wiesen in den Alpen so grün leuchten • Weil es Gesamtrettungssysteme gibt • Weil man sich manchmal wie beim Red Bull Air Race fühlt • Weil im Winter die Berge höher sind • Weil es Piloten im Slip gibt • Weil Trudeln Spaß macht • Weil man auf den Spuren Elly Beinhorns wandeln kann • Weil eine volle Blase kein Grund für eine Sicherheitslandung ist • Weil ein Flugzeug nicht vom Himmel fällt, wenn der Motor ausgeht

7. Kapitel: Landung 231

Weil man Tundrareifen testen kann · Weil die Straße/Autobahn für die Landung gesperrt wird · Weil man sich manchmal wünscht, am Boden zu sein, wenn man fliegt, und manchmal wünscht zu fliegen, wenn man am Boden ist · Weil es überall nette Flughafenmitarbeiter gibt · Weil Fliegen hungrig macht · Weil Landen und Ankommen unglaubliche Gefühle sind · Weil man auch am Boden fliegen kann · Weil man auch auf Wasser landen kann · Weil man eins werden kann mit dem Flugzeug · Weil der Name Oshkosh nicht nur für Kinderkleidung steht · Weil Piloten Träumer, Entdecker und Abenteurer sind · Weil jeder Film über ferne Länder zum Träumen anregt · Weil es überall auf der Welt nette Menschen gibt · Weil einem bereits beim Zusehen der Mund offen stehen bleibt · Weil es immer weitergeht · Weil man nur einmal lebt

Epilog 269

Weil Piloten nicht genug bekommen können von ihrer Leidenschaft
Danksagung Florian Knack · Danksagung Silvia Götzen

Abflugbereit

Vorwort der Autoren

»Wenn du das Fliegen einmal erlebt hast, wirst du für immer auf Erden wandeln, mit deinen Augen himmelwärts gerichtet. Denn dort bist du gewesen und dort wird es dich immer wieder hinziehen.«

LEONARDO DA VINCI (1452 – 1519)

Liebe Flugbegeisterte und Fluginteressierte, wir haben in den letzten Monaten die große Herausforderung gemeistert, den Flugplätzen der Umgebung möglichst fernzubleiben. Priorität hatte das Schreiben der Kapitel für dieses Buch, nicht das Flugvergnügen. Gemeinsam haben wir es geschafft, uns gegenseitig motiviert, geholfen und ergänzt, ganz wie ein gutes Pilotenteam im Cockpit eines Flugzeugs.

Wir kennen uns seit gut acht Jahren aus der Flugschule Hamburg. Florian war damals dort als Fluglehrer tätig und hat regelmäßig Touren durch Europa organisiert. Inzwischen fliegt er als Co-Pilot die Cessna Citation XLS+, einen Privatjet bei Air Hamburg, und arbeitet nur noch selten als Fluglehrer. Ich besitze seit August 2011 die Privatpilotenlizenz und fliege in meiner freien Zeit bevorzugt eine viersitzige Propellermaschine, eine Cessna 172. Gemeinsam haben wir einige schöne Touren gemacht. Wir waren mehrfach bei »Tannkosh«, damals Europas größtem Fly-In. Haben England unsicher gemacht, und sogar bis

Marokko sind wir mit drei Flugzeugen aus Uetersen bei Hamburg gekommen. Überwältigend war der gemeinsame Besuch des weltgrößten Fly-Ins, dem AirVenture in Oshkosh, Wisconsin. Vor Ort haben wir den Lake Michigan und die Gegend um Chicago mit gecharterten Maschinen aus der Luft erkunden können. Florian ist fasziniert von alten Flugzeugen, sogenannten Warbirds, und ist im Sommer oft auf Airshows zu finden. Er ist begeistert vom Kunstflug sowie dem Segelfliegen und ist besonders glücklich, wenn die Erde auf dem Kopf steht. Mich zieht es in meinen Urlauben in die Ferne, und am liebsten fliege ich selbst vor Ort und sehe mir so die Welt von oben an. Die Sportfliegerei ist für mich eine Leidenschaft und ein erfüllendes Hobby. Es ist Inspiration und Herausforderung zugleich. In aller Welt Menschen durch das Fliegen kennenzulernen, immer wieder Neues zu lernen, durch diese Leidenschaft verbunden zu sein mit Gleichgesinnten, im Hier und Jetzt des Fluges den Alltag zurückzulassen und eine gewisse Abenteuerlust auszuleben.

Familie und Bekannte fragen uns häufig neugierig oder auchverständnislos, was es denn für ein Glück ist, das wir in der Luft suchen. Mit Worten eine überzeugende Antwort darauf zu geben, ist schwierig. Es ist so, als ob wir den Geschmack einer himmlisch köstlichen Süßigkeit nur mit Worten beschreiben würden. Wenn ich wissen möchte, wie sie schmeckt, dann sollte ich davon ein Stück naschen. Vorsicht, es besteht Suchtgefahr. Aber es birgt auch ein paar andere Gefahren, damit meine ich nicht nur das Risiko eines Unfalls. Nicht jeder Partner, Freund oder Bekannter ist begeistert davon, mit einem Flugzeug um die mögliche gemeinsame Zeit zu konkurrieren. Gute Kompromisse sind wichtig, damit die Leidenschaft nicht zum Sturzflug wird oder Türen zugehen.

Steigen Sie zu uns ins Cockpit ein, naschen Sie beim Lesen ein Stück Flugleidenschaft, teilen Sie mit uns unsere Eindrücke und Empfindungen. Ein paar kleine Exkurse zur Geschichte und zum

Hintergrund der Fliegerei zeigen, dass es für jeden möglich ist, Fliegen zu lernen. Fliegen kann Lebensinhalt, Lebensform und Lebenssinn sein, mit vielen Konsequenzen: als Quelle für Lebensfreude, Inspiration und Selbstbewusstsein, für interessante und intensive Freundschaften und für Gemeinschaft und Geselligkeit rund um die Welt.

*Happy Landings,
Silvia und Florian*

PS: Am Ende eines jeden Kapitels steht entweder ein (S) für Silvia Götzen oder ein (F) für Florian Knack, um kenntlich zu machen, wer von uns welches Kapitel geschrieben hat.

Start frei

Vorwort von Floris Helmers

Liebe Leserin, lieber Leser, lassen Sie sich beim Lesen dieses Buchs mitnehmen in die Welt des Selbstfliegens und in die Kunst des Pilotierens. Hat einen erst mal die Flugleidenschaft gepackt, dann findet sich immer ein Weg, dieser nachzugehen. Ich habe mit der Gründung der Air Hamburg meine Leidenschaft in einem Maße verwirklicht, die ich mir nie hätte träumen lassen, als ich mit dem Fliegen anfing. In der Luftfahrt ist eben (fast) alles möglich, wenn man dafür brennt.

Die beiden Autoren sind der Air Hamburg und der dazugehörigen Flugschule eng verbunden und leben ihre Leidenschaft fürs Fliegen ganz unterschiedlich aus. Florian hat seine Passion zum Beruf gemacht und fliegt neben anderen Tätigkeiten im Flugbetrieb regelmäßig auch unsere Business Jets. Silvia hat ihre Lizenz als Privatpilotin in unserer Flugschule erworben, ist auf diversen Touren der Flugschule mit dabei gewesen und erkundet in ihrer Freizeit die Welt von oben. Ich selbst fliege, seit ich 14 Jahre alt bin, und ehrlich gesagt, es ist das, was ich am besten kann. Prägend für den Weg von der Berufung zum Beruf war für mich sicherlich die Tour mit meinen engsten Freunden vor 24 Jahren: In 33 Tagen 26 Länder auf drei Kontinenten zu erfliegen, das brachte uns den Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde. Gemeinsam haben wir die Flugschule Hamburg aufgebaut, in der wir auch den eigenen Pilotennachwuchs für Air Hamburg ausbilden. Unsere Airline ist inzwischen auf 25 Flugzeuge angewachsen mit über 300 Mitarbeitern am Boden und in der Luft.

Sie alle sehen ihre Perspektive in der Luftfahrt und leben ihre Berufung. Ob als berufliche Perspektive oder als aktiver Privatpilot in der Freizeit, es gibt nichts Schöneres, als die Welt von oben zu sehen. In diesem Sinne kann ich nur jedem empfehlen, doch mal selbst in die Luft zu gehen.

*Ihr Floris Helmers,
Managing Director Air Hamburg*

Weil ein Menschheitstraum in Erfüllung geht

Fliegen: der Traum von der unendlichen Freiheit am Himmel. Für die Menschen vor 100 Jahren: eine Weltneuheit. Heute: für viele selbstverständlich. Vor 200 Jahren: unvorstellbar! Auch wenn uns die Legende von Ikarus zeigt, dass wir schon seit vielen Tausend Jahren vom Fliegen träumen, gelang der erste motorisierte Flug doch erst 1903. Nur etwas über 100 Jahre später hat Fliegen die Welt verändert. Hat sie kleiner gemacht, erreichbarer. Ein Urlaub auf der anderen Seite der Erde, ein Städtetrip in ein Nachbarland oder nur ein kurzer Blick auf das eigene Hausdach. Alles nur einen Flug entfernt.

Sicher hat jeder schon mal einem Flugzeug nachgeschaut. Sich gefragt, wo es hinfiegt. Sich gefragt, wie es sich wohl anfühlt, dort zu sein. Die Welt von oben zu entdecken, den Vögeln gleich mit den Wolken am Himmel zu schweben. Gebäude, Autos und Menschen auf Ameisengröße geschrumpft. Nicht an den Boden gebunden, sondern in jede Richtung frei zu sein.

Wer sich nach solchen Gedanken auf den Weg zum Flugplatz macht und dort einen Rundflug oder gar einen Schnupperflug macht, wird schnell feststellen, ob das Fliegen etwas ist, mit dem man seine Zeit verbringen möchte. Ich habe als Fluglehrer viele Schnupperflüge und erste Flugstunden gegeben, und auch wenn nicht jeder hinterher einen Flugschein machen konnte oder wollte, glaube ich doch, dass jeder, der einmal das Steuer eines Flugzeugs in der Hand hatte, mit einem anderen Gefühl in den Himmel blickt.

Und so wie ich bei jedem Schnupperflug hoffe, ein bisschen von meiner eigenen Freude, meinen eigenen Gefühlen weiterzugeben, hoffe ich nun, dass die nächsten Seiten, wie ein erster Flug, zum Träumen, Erinnern und Schmunzeln anregen. Den

ein oder anderen motivieren, vielleicht doch einmal die Fahrt zum Flugplatz anzutreten. Jemand anderem neue Ideen geben, welche Ziele noch angeflogen werden können, oder einfach nur die Zeit bis zum nächsten »fliegbaren« Tag vertreiben und daran erinnern, dass der Traum vom Fliegen schon am nächsten Flugplatz zum Greifen nahe ist. (F)

1. Kapitel

Flugvorbereitung



Weil es Back- und Steuerbord nicht nur auf See gibt

In der Fliegerei ist es wie bei jeder anderen Tätigkeit auch, es gibt eine ganze Menge an Begrifflichkeiten, mit denen der nicht »Eingeweihte« wenig anfangen kann. Beim Fliegen kommen viele dieser Begriffe aus der Seefahrt und wenn es um Motorflug geht aus Amerika, also dem Englischen. Im Bereich des Segelfliegens ist Deutsch etwas verbreiteter. Um mit dem Fliegen zu beginnen, muss aber niemand vorab ein Wörterbuch auswendig lernen. Die wichtigsten Begriffe haben wir hier kurz zusammengefasst, und auch später im Buch lassen wir bei Unklarheiten Erklärungen in Klammern einfließen.

Backbord kommt klassisch aus der Seefahrt und kennzeichnet die in Flugrichtung gesehen linke Seite des Flugzeugs, wohingegen **Steuerbord** die rechte Seite des Flugzeugs beschreibt. Es gibt verschiedene Eselsbrücken für die beiden Begriffe, die bekannteste ist wohl: Steuerbord hat mehr »R« als Backbord und ist somit rechts.

FIS steht für Flight Information Service, also den Fluginformationsdienst. Dahinter verbirgt sich eine Frequenz, auf welcher man auf VFR-Überlandflügen (s. unten) Informationen über das Wetter, andere Luftfahrzeuge oder auch Flugplätze bekommen kann. Ein wichtiger Begleiter auf langen Flügen.

Fluginstrumente: Um das Flugzeug immer kontrollieren und sauber steuern zu können, verfügen wir über eine Reihe von Fluginstrumenten: Der **Fahrtmesser** verrät uns unsere Geschwindigkeit. Der **Höhenmesser** entsprechend unsere Höhe. Das **Variometer** zeigt an, ob wir steigen oder sinken, und der **künstliche Horizont** zeigt uns immer die Lage im Raum. Zusammen mit dem **Kurskreisel**, welcher uns ähnlich einem **Kompass** die Flug-

richtung anzeigt, sind dies die sechs wichtigsten Instrumente. Werden die Flugzeuge größer und komplexer, werden sie durch eine Vielzahl weiterer Instrumente ergänzt.

Fuß (feet): In Fuß, abgekürzt ft, wird in der Luftfahrt die Höhe angegeben. Einem Fuß entsprechen dabei 30,48 cm. Ein Meter entspricht somit knapp 3 Fuß. Damit es nicht zu einfach wird, werden Entfernung in **Nautischen Meilen (NM)** angegeben. Eine nautische Meile entspricht 1,852 km.

ICAO: Es gibt verschiedene große Luftfahrtorganisationen, und die ICAO (International Civil Aviation Organization) ist hierbei als Organisation der Vereinten Nationen eine besondere. Sie wurde 1944 als Abkommen mehrerer Staaten gegründet, und ihr gehören heute 190 Vertragsstaaten an. In Europa ist die EASA (European Aviation Safety Agency) für die Regelungen des Luftrechts und die Umsetzung einheitlicher Standards im Luftverkehr zuständig. Für die Umsetzung dieser Regelungen ist dann wieder die Luftfahrtbehörde des jeweiligen EU-Landes zuständig. In Deutschland ist dies das LBA (Luftfahrt-Bundesamt) in Braunschweig.

Luftraum (Airspace): Um in der Luft immer für Ordnung zu sorgen und klare Regeln zu schaffen, ist die Luft über uns in verschiedene Lufträume eingeteilt. Diese haben zwar keine sichtbaren Grenzen, sind jedoch auf Karten klar eingezeichnet und verraten uns so, welche Sichtweiten und Wolkenabstände wir einzuhalten haben. Manche Lufträume dürfen ohne vorherige Freigaben gar nicht beflogen werden.

Unter **Platzrunden** versteht man einen Ablauf, der aus dem Start des Flugzeugs, dem Fliegen rund um den Platz (normalerweise links herum) und erneuter Landung besteht. Hiervon werden zu Übungszwecken von Start und Landung meist mehrere geflogen. Der Kurs für diese Platzumrundung ist auf den An- und Abflugkarten der meisten Plätze eingezeichnet.

Steuerflächen: Ein Flugzeug wird gesteuert mit den **Querrudern**, diese befinden sich an den Tragflächen und steuern das

Flugzeug um die Längsachse, dem **Seitenruder**, dieses befindet sich an der senkrechten Flosse am Heck und steuert das Flugzeug um die Hochachse, sowie dem **Höhenruder**, welches sich an der waagerechten Flosse am Heck befindet und das Flugzeug um die Querachse steuert. Viele Flugzeuge haben dazu noch **Landeklappen** an den Tragflächen, welche den Auftrieb und den Widerstand erhöhen und bei Start und Landung ausgefahren werden.

VFR: Hinter der Abkürzung verbirgt sich der Begriff Visual Flight Rules, damit sind Flüge nach Sichtflugregeln unter Sichtflugbedingungen (VMC – Visual Meteorological Conditions) gemeint. Im Gegensatz dazu steht der Begriff IFR (Instrument Flight Rules), welcher Flüge nach Instrumenten (ohne Sicht nach draußen) beschreibt. Airliner fliegen immer nach IFR, als Sportpilot braucht man eine besondere weitere Berechtigung, um Flüge unter IMC (Instrument Meteorological Conditions, also Instrumentenflugbedingungen) durchzuführen.

Das sind für den Anfang schon mal die wichtigsten, aber keine Sorge, je mehr man sich mit dem Thema Fliegen auseinandersetzt, desto einfacher wird es, die verschiedenen Begriffe auseinanderzuhalten. (F)

3. Grund

Weil jeder fliegen kann

Ach, ich weiß nicht, dafür bin ich zu alt, zu jung, nicht begabt genug. Dafür verstehe ich zu wenig von Physik, Chemie, Mathematik, Technik. Das wollte ich früher mal machen. Das mache ich, wenn ich in Rente bin. Ich habe fast jede Begründung gehört, warum jemand nicht mit dem Fliegen angefangen hat, anfängt oder jemals anfangen wird. Einer der häufigsten Gründe ist dabei die Annahme, dass Fliegen als solches besonders kompliziert

ist und ein besonderes technisches Verständnis vorhanden sein muss. Daher möchte ich an dieser Stelle die Scheu nehmen. Fliegen ist nämlich wirklich ziemlich einfach. Alleine der Vergleich zum Autofahren: Es gibt keine Ampeln, keine Bäume, keinen Straßengraben, und anderen Verkehr gibt es auch deutlich weniger. Wenn ich beim Auto das Steuer loslasse und zehn Sekunden nichts mache, endet das im besten Falle mit Sachschaden und im schlimmsten Fall im Krankenhaus. Lasse ich im Flugzeug alles los, fliegt mein Flugzeug so lange geradeaus, bis der Tank leer ist. Zumindest wenn ich es gut ausgetrimmt habe.

Fliegen erscheint auf den ersten Blick kompliziert. Kaum einer meiner Flugschüler konnte sich bei seinem ersten Start vorstellen, wie schnell es gehen wird, bis er oder sie das erste Mal alleine, ohne Lehrer eine Platzrunde dreht. Im Schnitt sind das nämlich nur ca. acht bis 15 Flugstunden.

Das, was nämlich zu Beginn so kompliziert und Respekt einflößend erscheint, wird nach ganz kurzer Zeit Routine, und das Flugzeug, welches bisher mit einer gefühlt unglaublichen Geschwindigkeit durch die Platzrunde geflogen ist, wird auf einmal ganz langsam, weil ich genau weiß, wo ich zu welcher Zeit hingreifen muss.

Das Geheimnis an der Fliegerei ist, dass das Flugzeug ganz wunderbar von alleine fliegt. Man muss es bloß sanft dazu bringen, auch dorthin zu fliegen, wo man selber gerne hin möchte.

Und wenn einem doch mal in einer Situation alles zu viel wird, einmal tief durchatmen und folgende drei Punkte beherzigen:

Aviate --> soll heißen, flieg dein Flugzeug, egal was sonst ist. Bring das Flugzeug in einen stabilen Flugzustand und kümmere dich dann um alles Weitere.

Navigate --> fliegt das Flugzeug wieder wie gewollt geradeaus, beschäftige dich damit, wo du eigentlich hinmöchtest, z.B. raus aus dem Unwetter, aus dem Sperrgebiet oder einfach nur zu dem Fluss da am Horizont.

Communicate --> wenn alles geklärt ist, das Flugzeug dorthin fliegt, wo du hinmöchtest, dann kümmere dich um den Funk und kommuniziere mit den Leuten, die zu informieren sind.

Wer sich an diese drei Punkte hält, wird in entscheidenden Momenten grundsätzlich schon einmal Ruhe bewahren und kann so manch eine kritische Situation entschärfen.

Mein ältester Flugschüler war zu Beginn seiner Ausbildung Anfang 70. Dies ist mittlerweile knappe sechs Jahre her, und er kommt auch heute noch gerne und häufig zum Flugplatz, um eine Runde zu drehen. Die einzigen Personen, die wirklich verhindern können, dass du fliegen lernen kannst, sind der Fliegerarzt (mit manchen Erkrankungen ist alleine Fliegen leider einfach nicht möglich) und du selbst.

Jede Flugschule in Deutschland bietet Schnupper- und Kennenlernflüge an, auf so manchem Flugtag bietet sich die Gelegenheit, mal ein Runde mitzukommen. Nutze die Gelegenheit und probiere es aus. Man bereut immer nur, was man nicht getan hat, nie das, was am Ende vielleicht nicht geklappt hat. (F)

4. Grund

Weil es immer einen Grund gibt

Warum fliegen wir? Den Traum vom Fliegen gibt es fast so lange, wie es die Menschheit gibt. Fliegen symbolisiert Freiheit. Wer schaut nicht gerne hoch zu den Schwalben am Himmel, beobachtet das elegante Kreisen von Greifvögeln, die stundenlang ohne einen einzigen Flügelschlag hoch oben in der Luft bleiben können. Und träumt einen Moment lang davon, frei wie sie durch die Luft zu gleiten. Ich denke auch an die Sage von Dädalus und Ikarus, die mit ihren selbst gebauten Flügeln der Sonne entgegengeflogen sind. Leider hat es Ikarus übertrieben und ist – den Warnungen

seines Vaters zum Trotz – zu hoch aufgestiegen. Das Wachs, das die Federn zusammengehalten hat, ist durch die Sonnenwärme geschmolzen. Vorbei war es mit der vogelgleichen Fliegerei. Abgestürzt ist der Wagemutige. Er hatte nicht genug bekommen können, Fliegen macht eben manchmal auch zu (sehn)süchtig.

Ich habe zwar noch nicht von Selbsthilfegruppen für flugabhängige Piloten gehört, aber eine solche Gruppe dürfte sich, insbesondere auf Initiative betroffener Angehöriger und Freunde, rasch mit Teilnehmern füllen. Die Fliegerei kann recht viel Raum und Zeit einnehmen. Ich kenne einen Sportpiloten, der hat sich sogar seine Wohnung in einem Flugzeughangar eingerichtet, also einer Flugzeuggarage. So kann er bereits beim Frühstück durch eine große Fensterscheibe in die Halle auf seine Maschinen blicken und wenn das Wetter passt, sofort eine Runde fliegen. Prominentes Beispiel für einen Flugverrückten ist der amerikanische Schauspieler John Travolta, der sogar eine Verkehrspilotenlizenz besitzt und direkt neben der Start- und Landebahn seines Anwesens in Florida lebt. Ein Flugzeug ist auf eine Art das Pferd des modernen Mannes. Während man in den Reitställen sicherlich zu 90 % Frauen antrifft, die sich hingebungsvoll ihren Pferden widmen, dürfte dies in etwa die Männerquote in der Fliegerei sein. Ich hätte mir jedenfalls nicht träumen lassen, dass ich der Fliegerei so verfallen würde. Hatte ich doch lange Jahre große Flugangst. Zwar bin ich von Jugend an gerne und viel gereist, doch die Flüge in die weiter entfernten Länder waren eher das notwendige Übel, um dort hinzukommen. Ganz vorbei war es mit meinem Vertrauen in Flugzeuge nach einem stürmischen Flug im Grand Canyon vor etlichen Jahren. Einige der Passagiere, die vor uns zurückkamen mit der Propellermaschine für den Rundflug, sahen beim Aussteigen leicht grünlich im Gesicht aus. Das hätte mir eine deutliche Warnung sein sollen. Aber ich wollte unbedingt den Grand Canyon von oben sehen. Los ging es, und bei den ersten starken Auf- und Abwärtsbewegungen der

Maschine war es mit meinem Mut vorbei. Ich krallte mich fest in den Vordersitz, wimmerte angstvoll vor mich hin und erwartete mein Ende. Die mitreisenden Passagiere gingen davon aus, dass ich luftrkrank geworden war. Nein, mir war nicht übel geworden, ich war fest davon überzeugt, dass wir den Flug aufgrund der starken Turbulenzen nicht überleben würden. Ich sah uns bereits in den Canyon stürzen, innerlich war ich dabei, mich mit großem Bedauern vom irdischen Dasein zu verabschieden, es gab ja noch viele Pläne und unerfüllte Wünsche.

Die Flugangst hatte mich danach leider lange Zeit fest im Griff. Auf Langstreckenflügen musste ich jedes Mal angestrengt aufmerksam Wache halten. Jede Bewegung und sich verändernde Geräusche der Triebwerke des Fliegers wurden angstvoll verfolgt. Nach einigen Stunden konzentrierten Wachens bin ich dann regelmäßig doch erschöpft eingeschlafen. Mein inständigster Wunsch war, dass sich ein möglicher Absturz doch bitte erst während des Rückfluges ereignet, damit ich vorher wenigstens noch die geplante Reise erleben kann.

Damals hätte ich mir niemals träumen lassen, dass mich das Auf und Ab in der Luft sehr glücklich machen würde. Es sollten jedoch noch einige Jahre vergehen von der Überwindung der Flugangst bis hin zur begeisterten Freizeitpilotin.

Der Wunsch, selber zu fliegen, ist entstanden beim Überflug der wohl spektakulärsten Bergkulisse der Welt, des Himalaya-Hochgebirges. Auf dem Weg von New Delhi nach Paro, dem einzigen internationalen Flughafen des Königreichs Bhutan, konnte ich im Cockpit eines Airbus A 319 auf dem Jumpseat, also hinter den Piloten sitzend, mitfliegen. Auch beim Überflug wirken die fast 9.000 Meter hohen Bergketten des Himalayas gewaltig.

Vollends in den Bann gezogen hat mich dann der unglaublich spektakuläre Anflug auf Paro, Bhutan. Dieser Anflug gilt als einer der schwersten Anflüge der Welt. Das Flugzeug schraubte sich in das enge Tal zur Landebahn hinunter, umgeben von

5.000 – 6.000 Meter hohen Bergen, der Platz selber liegt auf 2.400 Meter. Gefühlt nur wenige Meter über einem Häuschen am Fuße eines Hügels geht es in den Endanflug auf die Landepiste. Der deutsche Kapitän verriet uns nach erfolgreicher Landung, dass er das ganze erste Jahr bei Drukair nach jeder Landung schweißgebadet gewesen sei, Adrenalin pur. Was sich so elegant und fast schwerelos anfühlte, war harte Arbeit. Fasziniert hat mich die Mischung aus technischer Beherrschung, den strukturierten Abläufen, der unvergleichlichen Sicht auf die Bergketten rund um den Mount Everest, dem Beherrschenden der Luft. Da ist er entstanden auf diesem Flug, der Wunsch, selber fliegen zu lernen. Von Anfang an war mir klar, dass es ein Hobby bleiben sollte. Zum einen lag die Zeit der Berufssuche definitiv hinter mir, und ich lasse mich auch lieber per Airline zu meinem Job fliegen, wenn es erforderlich ist. Pilot zu sein ist immer noch für viele ein echter Traumberuf, für den sie bereit sind, großen Einsatz zu bringen, bis hin zur Verschuldung für die Ausbildung. Manuelles Fliegen ist eher Nebensache, das richtige Bedienen komplexer Computer- und Steuerungssysteme ist ein Schwerpunkt in der Verkehrsfliegerei. Davon ist die Privatfliegerei weit entfernt, hier fliege ich selber und entscheide, wann, mit wem und wohin ich fliege.

Immer einen Grund zu finden, damit ich fliegen gehen kann, hat durchaus Züge einer gewissen Abhängigkeit. Das ist so ähnlich wie in der Kindheit, wenn es darum ging, Ausreden und Gründe zu finden, um häusliche Plichten zu umgehen und Aufräumarbeiten zu verschieben.

Vielen Pilotenfreunden geht es ähnlich mit ihrer Sehnsucht nach Zeit in der Luft. Sie können nicht lange ohne sein. Fliegen entfaltet also eine unmittelbare Abhängigkeit, und so hat fast jeder Pilot sofort zwingende Gründe parat, warum er gerade heute, morgen und auch übermorgen fliegen möchte. Erstaunlicherweise befällt diese Sucht auch Piloten, die auf einem hohen

Gebäude Höhenangst haben. Einer meiner Bekannten war zu Beginn seiner Pilotenkarriere fast nach jeder Flugstunde ernsthaft luftkrank, was sich ähnlich grässlich anfühlen soll wie see-krank sein. Er hat durchgehalten und ist dabeigeblieben. Beim Fliegen gehört einem jeder Augenblick, man ist absolut im Hier und Jetzt. Und davon kann man – einmal infiziert – nicht genug bekommen. (S)

5. Grund

Weil es nur eine Zeit gibt

Alle Jahre wieder, besser gesagt zweimal jährlich, findet es statt, das Verwirrspiel um die Zeitumstellung und die Diskussionen darüber, ob die Sommerzeit besser abgeschafft werden sollte. Wie war das noch? Werden bei der Umstellung auf die Sommerzeit die Uhren vor- oder zurückgestellt? In der Fliegerei ist es hingegen recht einfach, es gibt nur eine gültige Zeit, die auf der ganzen Welt gleich ist.

Flugzeit ist Zulu-Zeit, von Piloten kurz Zulu oder auch UTC genannt, gesprochen »Ju Ti Tsi«. Dahinter verbirgt sich die koordinierte Weltzeit, kurz UTC (Universal Time Coordinated). Ausgehend von der mittleren Sonnenzeit am Nullmeridian (Längengrad) in Greenwich, einem Stadtteil von London, Großbritannien, wurde diese in Abstimmung mit der Atomzeit festgelegt. Die Atomzeit bestimmt, mit welcher Geschwindigkeit unsere Uhren ticken, also letztlich wie lange eine Sekunde dauert. Übersetzt bedeutet das, dass es für jede Zeitzone eine Festlegung gibt, wie sich die UTC zur Ortszeit verhält. Ähnlich wie bei einem festgelegten Wechselkurs zwischen zwei Währungen.

Damit leben und bewegen sich Piloten also fast immer in zwei Zeitzonen. Die Flugbücher werden immer in der Zulu-Zeit ge-

führt. Wenn ich in den USA an der Ostküste fliege um 17 Uhr lokaler Zeit in Florida, dann ist es 12 Uhr UTC, überall auf der Welt. Wie fühlt sich das praktisch an?

Wir sind mit sechs Piloten verteilt auf zwei Cessnas 172 entlang der Küste der Normandie unterwegs. Unter uns liegen die historischen Stätten der großen Schlachten des Zweiten Weltkrieges. Hell leuchten die Kreidefelsen der Küste in der Sonne, unterbrochen von kleinen Sandbuchten, es lockt das saftige Grün des hügeligen Hinterlandes zum Verweilen. An den Stränden, die hier Utah Beach, Gold Beach oder Omaha Beach heißen, haben zum Ende des Zweiten Weltkrieges viele Tausend Soldaten ihr Leben gelassen. Die großen Bunkeranlagen und imposanten Betonbarrikaden legen eindrucksvoll Zeugnis ab von der Landung der alliierten Truppen vor mehr als 70 Jahren.

Wir steuern die Kanalinsel Jersey an, im südwestlichen Teil des Ärmelkanals gelegen, autonomer Kronbesitz des Vereinigten Königreiches mit dem Jersey Pfund als eigener Währung. Verwöhnt ist die Region von einem mediterranen Klima, das Beste aus der britischen und französischen Kultur vereinend. Jersey ist seit Langem ein Sehnsuchtsziel von mir, und selber von Uetersen bei Hamburg dorthin fliegen zu können ist großartig. Die Sichten übers offene Meer hinaus sind ausgezeichnet, bereits beim Überfliegen der französischen Küste sehen wir die Insel im Atlantik liegen. Beim Anflug auf den Flughafen bin ich fasziniert von den riesigen Stränden unter uns. Sie sind das Ergebnis des ausgeprägten Tidenhubs von bis zu 14 Metern. Bei Flut sind die riesigen Sandflächen fast vollständig mit Wasser bedeckt. Nicht nur die Strände vergrößern sich bei Ebbe, auch die Zeit wird mehr. Wir gewinnen eine Stunde Lokalzeit, die Uhren gehen hier anders. Das betrifft jedoch nur die Ortszeit, die Zulu-Zeit ist die gleiche wie auf dem Festland. Da sind sie wieder, die beiden Zeitzonen, in denen man sich gleichzeitig bewegt. Dafür kostet der Rückflug eine Stunde mehr, obwohl die UTC-Zeit überall gleich ist. Das ist

wichtig zu wissen für die Planung der rechtzeitigen Landung in Deutschland. Wir sind ja als Sichtflieger unterwegs, da schließen spätestens mit dem Sonnenuntergang die meisten kleinen Flugplätze in Deutschland. Also gilt es unbedingt, die Zeiten im Auge zu behalten. Viele Piloten tragen Uhren, die nur die Zulu-Zeit anzeigen. Bei Verabredungen mit Piloten gilt es also besser vorher zu klären, in welcher Zeitzone man sich trifft, damit es mit dem Treffen auch klappt. (S)

6. Grund

Weil es tolle Pilotinnen gibt

Frauen im Cockpit sind nach wie vor eine Minderheit. Der Anteil der Pilotinnen beträgt deutlich unter zehn Prozent, unabhängig ob Privat- oder Berufsfliegerei. Das ist mir nicht so bewusst gewesen, als ich anfing, die Ausbildung zu machen. Kurzum, man ist sehr willkommen als Frau unter Piloten, bewegt sich jedoch eher in einer Männerwelt.

Die Fliegerei war von jeher eher eine Männerdomäne, unabhängig davon, ob es als Hobby oder kommerziell betrieben wurde. Im Grunde ist es so bis heute geblieben. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs gab es in Amerika und Europa nur rund 60 Pilotinnen. Ihnen war die Symbolkraft ihres Tuns durchaus bewusst in einer Zeit, in der für Frauen bereits das Fahrradfahren als anstößig galt.

Bescheiden und zurückhaltend waren sie nicht und durften sie auch nicht sein, um sich erfolgreich gegen die Widerstände durchzusetzen, jene ersten tollkühnen Pilotinnen. Im Jahr 1929 gründeten vier der berühmtesten Pilotinnen die Vereinigung »Ninety-Nines« (99s) mit Amelia Earhart als Präsidentin. Ziel war und ist es, die Interessen von Pilotinnen zu fördern und zu unterstützen. Inzwischen sind die 99s in fast allen Ländern der

Welt vertreten und seit den 70er-Jahren auch in Deutschland aktiv.

»Eher wird eine Frau Boxweltmeister im Schwergewicht als Kapitän bei der Deutschen Lufthansa« – dieses Zitat aus den 1960er-Jahren von einem ehemaligen Leiter der Lufthansa Verkehrsfliegerschule zeigt die Einstellung in der von Männern dominierten Luftfahrt –, natürlich fliegen die Männer und Frauen bedienen im Flugzeug.

Inzwischen gibt es Frauen im Schwergewichtsboxen und seit über 30 Jahren auch Pilotinnen bei der Lufthansa. Pilotinnen sind heute respektiert, bei allen großen Fluggesellschaften zu finden und seit 2008 auch bei der Bundesluftwaffe im Einsatz.

Viele der Luftfahrtspionierinnen haben im Laufe der letzten 100 Jahre Luftfahrtgeschichte geschrieben. Ich habe inspiriert und begeistert die Biografie von Amelia Earhart gelesen, die vor ihrem Verschwinden im Pazifik 1937 auf ihrer Weltumrundung einige beeindruckende Alleinflüge gemacht hat. Beispielsweise an ihre Überquerung des Pazifiks als erster Mensch überhaupt von Honolulu (Hawaii) nach Kalifornien im Jahre 1935.

Oder die deutsche Pilotin Hanna Reitsch (1912–1979), die als Weltklassepilotin mehr als 40 Rekorde aller Flugzeugklassen und -typen hielt und eine der ersten Flugkapitäninnen war. Beeindruckend auch das fliegerische Leben von Beate Uhse (1919–2001), die als Sport- und Stuntpilotin bekannt war und bis ins hohe Alter selber geflogen ist. Und natürlich Elly Beinhorn, die als erste Pilotin 1936 von London aus den Atlantik nach Kanada überquerte, was wegen der starken Gegenwinde in dieser Richtung eine herausragende Leistung gewesen ist. Um nur einige wenige der Pionierinnen zu nennen, die die Luftfahrtgeschichte mitgeschrieben haben gegen alle Widerstände.

Wie fühlt es sich an, als Privatpilotin unterwegs zu sein? Ich habe zu Beginn meiner Sportfliegerei nicht groß darüber nachgedacht, ob es viele Pilotinnen gibt oder nicht. Ich war mir einfach

sicher nach den ersten wackligen Testflügen in Spanien unter Anleitung eines Fluglehrers, dass Fliegen für mich zu einer großen Leidenschaft werden wird. Dieses Gefühl von Freiheit und Glück in der Luft zu spüren hat mich vom ersten Moment an fasziniert und in seinen Bann gezogen.

In meinem Pilotenfreundeskreis bin ich die einzige fliegende Frau, was durchaus Vorteile hat. Ich kann mich auf die Unterstützung und Hilfe der Piloten verlassen, beispielsweise wenn es gilt, den Flieger aus dem Hangar zu ziehen. Die zweite Privatpilotin unserer Gruppe hat sich vor einigen Jahren für eine Karriere als Flugbegleiterin bei Emirates Airlines entschieden und ist deshalb nach Dubai übersiedelt. Im hiesigen Aeroclub, in dem ich aktiv bin, gibt es genau noch eine andere Frau unter den fast 50 aktiven Piloten, die einen Pilotenschein besitzt. Diejenigen Frauen jedoch, die sich für die Fliegerei entscheiden und ihre Lizenz machen, sind oftmals leidenschaftlich dabei, wissen sich die Freiräume dafür zu verschaffen und sich durchzusetzen.

Zum Glück muss heutzutage keine Pilotin mehr mit so vielen Hindernissen kämpfen wie vor 100 Jahren. Es gab Verbote, kommerziell zu fliegen, und große moralische Bedenken, wenn eine Pilotin Hosen zum Fliegen bevorzugte oder gar das Korsett abgelegte. Chronischer Geldmangel zur Finanzierung weiterer Touren war auch ein wiederkehrendes Hindernis. Also, auf geht's, als Leserin dieses Buches möchte ich Sie gerne motivieren, doch mal mit einem sogenannten Schnupperflug auszuprobieren, wie es sich so da oben anfühlt. Das gilt natürlich auch für die männlichen Leser ... (S)