Vom Burgi zum Hannover Int. Airport – oder *„Herkunft Startflugplatz Deutschland unbekannt“.*

Am 11.06.2015 mussten wir nach Großburgwedel und entschlossen uns, mit der 14er am Flughafen Hannover EDDV zu landen. Hannover hat, im Gegensatz zu anderen Großflughäfen, eine dauerhafte Freigabe für Ultraleichtflugzeuge. Jedoch beindrucken 3 Landebahnen mit bis zu 3,8 km Länge, internationaler Flugverkehr mit 76.000 Flugbewegungen in 2014 und 4 Gates doch. Das sind für den kleinen Bauernpiloten aus Burgebrach schon beeindruckende Werte.

Vorbereitung:
Wetterbriefing mit pc-met am Computer; Notam Abruf über Homepage AIS/DFS und nochmals mit dem Flightplanner, der dann gleich die Meldungen auf dem Streckenpfad anzeigen kann. Es sollte bei uns in Süddeutschland bedeckt sein/bleiben und sogar vereinzelte Regenschauer geben. In Norddeutschland dagegen Gafor Oscar und warm.
Da der Anflug auf Hannover etwas komplexer ist und ich keinen Fehler machen wollte, wurden am Vorabend die entsprechenden Anflug- und Flughafenblätter in Ruhe angesehen.

Der Flug:
Es ging in Burgi um 08:00 Uhr local los (in Ehrfurcht vor den Dimensionen von Hannover lasse ich diesmal das spaßhafte „Int. Airport“ weg 😱).
Flug nach Nordwest entlang Gleichberge; Dolmar; Thüringer Wald; Göttingen; Hildesheim (Home of famous Tragi MTO Sport) und dann über die Einflugpunkte Whiskey vom Flughafen EDDV Hannover. Die eigentlichen Filetstücke des Tages waren jedoch Anflug, Landung; Handling und Start in Hannover.

Schon vorher hatten wir die Towerfrequenz gerastet und bekamen mit, dass reger Betrieb bei den „Großen“ war.
Spassmodus an Augenblicklich stellte ich mir ein kleines gelbes Ultraleichtflugzeug vor, welches unbemerkt durch die Triebwerke eines anfliegenden A380 gezogen wird und anschließend sanft als feiner Regen aus GFK zu Boden rieselt, während die Passagiere lachend nach der Landung am Gate ihre Koffer bekommen und nach einem wunderschönen Urlaub und einem entspannten Rückflug wieder nach Hause fahren ☺. *Spassmodus aus*

Also, wie würde unser BundesJogi sagen: „Högschde Konzentration“, Frequenzen eingestellt, Wechselfrequenzen von Rollkontrolle im Funkgerät vorgewählt, Notizzettel gerichtet, ein Herz gefasst und den Einleitungsanruf losgelassen. Jetzt waren wir aus der wohltuenden Anonymität eines reinen Zuhörers raus und im Geschehen. Nun hieß es keinen Fehler machen und keinen Blödsinn funken, ging es mir durch den Kopf. Doch es lief alles glatt.

Die Bestätigung meines Einleitungsanrufes kam postwendend vom Tower – nun waren wir im CVFR Anflug auf Hannover Airport – schönes Gefühl.

Zwischen theoretischem „Gefunke“ bei einem Kurs oder einer BZF Prüfung und der Realität liegen Welten. Dinge die man nacheinander abzuarbeiten oder zu befolgen hat und etliche Einheiten Adrenalin – aber irgendwie alles saumäßig cool! Ich bin sicher, die Airlinerpiloten unter unseren Vereinsmitgliedern haben für so etwas nur noch ein müdes Lächeln – doch für uns Schuhkartonpiloten ist das schon was Besonderes.

Wir bekamen QNH, Einflugfreigabe und sollten weiter über Whiskey 1 und 2 zur Landung auf die 09C (=Center - wird auch so gefunkt). Anflugverfahren über 25 km und natürlich auf die kleine Landebahn, die irgendwo versteckt zwischen den beiden großen Runways und etlichen Rollwegen nördlich der Terminals liegt. Toll! Wie bei Kinderüberraschung: Spiel Suchspass und Stress in Einem. Auch wurden wir angewiesen darauf zu achten, vom Anflugpfad der links neben uns verlaufenden 09L (= left/links) freizubleiben, da hier ein Touristenbomber nach dem anderen reinkam. Sofort wieder die Gedanken an zum Boden rieselnde gelbe GFK Flocken – doch lassen wir das. ☺

Während des Fluges in der Kontrollzone hörten wir eine Cessna 172, die über Meldepunkt Lima ebenfalls zur Landung auf die 09C angewiesen wurde. Jedoch gewann der Pilot den gerne gemiedenen Preis „Anschiss der Tages“, da er nicht seinem vorgegeben Anflugpfad folgte, sondern quer durch die Kontrollzone schredderte, plötzlich über Whiskey 2 vor uns auftauchte und dies den Tower meldete. Der folgende Anschiss vom Tower für den Piloten gab uns die Sicherheit, nur noch den zweitgrößten Blödsinn des Vormittages bauen zu können. Taten wir gottseidank nicht.

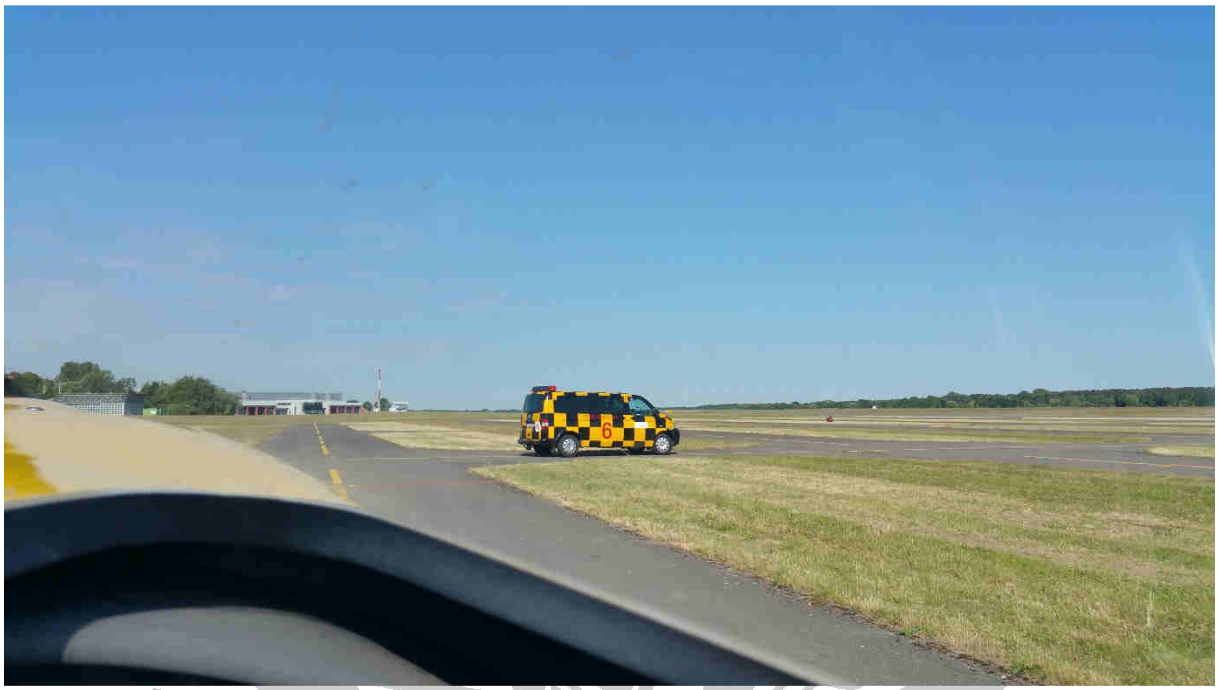
Also sortierte uns der Turm nacheinander zu Landung auf die 09C ein. Man muss aufpassen, sich nicht durch das Rollwegegewirr aus dem Konzept bringen zu lassen. Denn z.B. Taxiway M hat die Größe einer mittleren Autobahn und würde locker reichen, dem Cessnapiloten den Pokal Pechvogel des Tages zu „entreißen“ wenn man darauf landen würde.
Ich denke, dann würde der Controller, nebst uniformierten Preisrichtern von Polizei, Landesluftamt sowie Vertreter des örtlichen Karnevalsvereins persönlich vorbeikommen, um dem Piloten den Pokal „Pappnase des Tages“ zu überreichen und die Lizenz durch den Schredder gehen zu lassen.

Hier waren der abendliche Blick auf das AIP Blatt sowie die Kenntnis der Lage der Pisten Schutz und Sicherheit. Die 09C liegt zwischen den beiden großen Landebahnen und sieht, obwohl sie die Maße der Bahn in Herzogenaurach hat, etwas verloren aus.

Parallel zu mir kam eine Reisemaschine auf der 3.800 m Bahn rein – geiler Anblick, wenn da so ein Monster hinter einem im Großformat anrauscht. Mein Co, der sich zumindest etwas umdrehen konnte, war total aus dem Häuschen.

Gelandet und von Towerfrequenz an Ground/Rollkontrolle übergeben worden. (Hatten wir schon vorgewählt – Vorbereitet sein heißt das Zauberwort). Anweisung zum Zurückrollen auf der Bahn. Der Follow me wartete schon und der Abstellbereich lag direkt neben der

Landebahn – HA! EDDV light für Dummies. Nix von wegen: „Rollen Sie über die Rollwege A B C D E F G H – Z und Intesections XYZ zum…..„



Follow me – er brachte uns auch zum GAT

Follow me lotste uns in unsere Parkposition. Fahrer stieg aus und wies uns sogar noch ein. Verdammt, auch das sollte ich wieder mal nachlesen. War aber alles nicht so dramatisch.

„Rumgewedel“ mit den Einweiserkellen – hatten wir auch mal gelernt

Flieger abgestellt, Bremse rein und abgedeckt. Mit dem Follow me zum GAT gefahren. Der Cessna Pilot war mit uns im Auto – eigentlich ein ganz normaler Kerl, der im Anflug halt unaufmerksam war. Doch den Anschiss per Funk hätte ich statt seiner trotzdem nicht bekommen wollen.

Am GAT beim „Einchecken“ die nächste unterhaltsame Lehrstunde. Schaltermitarbeiter ein typisches Nordlicht mit Moin-Moin und trockenem Humor. Als ich unter Startplatzkennung ZZZZ und daneben „Burgebrach“ schreibe, kommt sofort die Frage wo und was das ist. Meine Antwort, *„BURGI Int. Airport ist ein 290 m Kartoffelacker bei Bamberg“,* löst bei ihm einen (ehrlichen) Lachanfall aus. Unter kichern und prusten sagte er: „Von einem Kartoffelacker zu uns – das haben wir auch nicht jeden Tag“. Entsprechend locker ging es während der ganzen Anmeldung zu. Von dem Flughafenmitarbeiter wird dann auch in die Ankunftsmeldung einfach geschrieben: „Herkunft Startflugplatz Deutschland - unbekannt“

– So, jetzt wisst ihr, was unser sagenumwobener „BURGI. Int. Airport“ in Wirklichkeit ist – ein Nix! Oder bestenfalls ein Kartoffelacker bei Bamberg, der in Hannover für Heiterkeit sorgt.

Sprung zum Rückflug.

Nachdem wir alles erledigt hatten, wurden wir zum GAT 1 gebracht und „checkten“ für den Rückflug ein. Da die gleiche Mannschaft am Schalter war, ging es wieder entsprechend locker zu. Noch schnell einen Kaffee bekommen, als wir auf den Follow me warteten, der uns über das Vorfeld zu unserem Flieger bringen musste, da wir den frequentierten Taxiway M zu Fuß nicht queren durften. Bevor wir auf das Vorfeld konnten, wurden wir noch von Zollbeamten kontrolliert und unsere Sachen mit einem Scanner durchleuchtet. Auch sollte ich meine Pilotenlizenz noch vorzeigen. Wir lernen: Immer schön die Papiere dabei haben.

Jetzt rein ins Auto und die paar hundert Meter zum Flieger gefahren. Das kommt natürlich alles separat auf die Rechnung! Dass man nicht einfach laufen kann, zeigt das Bild von einer Maschine, die am GAT vorbei über den Taxiway M rollte, als wir schon beim Flieger waren.

Auch war nett mit anzusehen, wie neben uns die Tropi Frutti 737 von der TUI gerade abhob. Da wir verpennten den Flieger zu fotografieren, hier ein Bild aus dem Internet.

Vor dem Start wieder alle Sachen sortiert, Schmierzettel bereit, Funke an, Hannover Rollkontrolle gerufen und erst mal Anlassen erbeten. Nach dem Warmlaufen ist die Lage des Abstellbereiches neben der Piste 09C im Bezug auf Rollanweisungen wieder ein echter Traum, da man eigentlich nur links auf die Piste gelotst wird und dann auf der Piste zum Abflugpunkt zurückrollt. Dort Umschalten auf Towerfrequenz (wir wissen: jetzt wieder Anruf mit vollem Kennzeichen) und vom Tower sofort die Startfreigabe Piste 09C und Anweisungen für den Ausflug (jetzt über Echo 2 und 1) bekommt. Zurückgelesen und Gas rein.

Den Flieger weggehoben und legalen Tiefflug über die Stadt genossen. Ausflug entlang des Pfades südlich der Autobahn ist nicht zu verfehlen. Max. Ausflughöhe 2.500ft. Alles kein Akt.

Über Echo 1 abgemeldet. Der Tower wünschte noch einen schönen Flug - feddich!

Rückblickend besehen eigentlich gar nicht so schwer, wenn man sich ein wenig vorbereitet und sich während An- und Abflug nicht ablenken lässt und/oder selbst verrückt macht. Adrenalin und/oder Glückshormone gab es bei mir, nach erfolgreichem An- und Abflug, jeweils massenweise gratis dazu – geil!

Der Rückflug war mit von unserer (saudummen) Fehleinschätzung geprägt, da wir in Hannover auf dem Vorfeld 28 – 30°C hatten und nur mit Sweatshirt (Co) und Regenjacke (ich) zurückflogen. Tja, Dummheit wird bestraft, da es bereits nach ca. 100 km gen Süden komplett zuzog und es im offenen Cockpit empfindlich kalt wurde. Klar, wir fliegen ja zum ersten Mal offen und wenn Gafor vorhersagt, dass in Süddeutschland dicht ist und vereinzelt Regenschauer auftreten, dann bedeutet das ja nix. Bekanntlich schmerzt in solchen, selbst verschuldeten Fällen, die eigene Dummheit noch etwas mehr, weil man keinen anderen zusammenscheißen kann.

Auf der Höhe von Eisenach Kindel, über dem großen Inselberg und bei Dolmar/Gleichberge war die Wolkendecke schon (oder besser schön!) niedrig – legaler Tiefflug war angesagt.

Nördlich des Mains hob sich die Wolkendecke, jedoch erwischte uns auch noch eine stattliche Regenfront, die wir queren mussten und die uns ausgefrorenen Gestalten unsere Dummheit noch einmal deutlicher vor Augen führte.

Gottseidank nur noch ein paar Minuten bis BURGI Int. Airport.

Runter, abgerollt und gut war es. Wieder was dazugelernt.

Wie sagte mein Fluglehrer, der große Hans S., aus H, der während seiner Militärpilotenzeit die Düsentriebwerke seines Tornados immer mit bloßen Händen antrieb:
Können = Wissen x Übung
– Recht hat er, der Hans!

Fazit:

- Wieder vorher wesentlich größeren Kopf gemacht, als dann eigentlich eingetroffen ist.
- Vorbereitung schafft Sicherheit
- Nicht nervös machen lassen oder hektisch werden.
- Türmer bekommen eigentlich alles schnell in den Griff und sind auch dazu da, unseren An- und Abflug, auch zwischen den großen Flugzeugen, sicher über die Bühne zu bringen und haben es nicht auf uns abgesehen, sondern reagieren nur darauf, ob wir alles richtig machen oder nicht, um korrigierend einzugreifen

ULTRALEICHTFLUGSPORTGRUPPE
www.ul-burgebrach.de