

Noch ziemlich zu Beginn meines Daseins als Sportpilot unternehme ich zusammen mit meiner Frau bei bestem Sichtflugwetter eine Tour vom heimatischen Flugplatz zum Harz und zurück. Der Flug ist der reine Genuss, die Navigation bei der guten Sicht eigentlich ganz einfach, aber ich nehme die Flugdurchführungsplanung und das Koppeln in der Karte dennoch ernst. Das GPS gibt zusätzlich Komfort und Sicherheit. Wir genießen den Flug und erfreuen uns an dem Erlebnis, die erweiterte Heimat aus der immer noch ungewohnten Perspektive kennen zu lernen. Die Aufgabe und mein Können machen mich froh, obwohl ich mir durchaus der Tatsache bewusst bin, noch nicht viel Erfahrung zu haben.

Nach dem Rückflug ordnen wir uns nach rechtzeitiger Anmeldung in den rechten Gegenanflug unseres Heimatplatzes ein. Es folgt das Eindrehen in den rechten Queranflug mit der entsprechenden Meldung über Funk. In meiner Erinnerung gibt es zu dieser Zeit keinen weiteren gemeldeten Platzrundenverkehr.

Unser Platz ist mit einem recht lebhaften Fallschirm-Sprungbetrieb gesegnet. Mit den dabei herrschenden Bedingungen bin ich von Beginn der Ausbildung an bekannt gemacht worden. Klar ist: Man fliegt nicht ohne Anmeldung durch ein aktives Sprunggebiet. Ich würde auch keinen Startlauf beginnen, wenn ich weiß, dass Springer zur Landung unterwegs sind. Und einen Landeanflug würde ich lieber strecken oder abbrechen, wenn klar ist, dass gerade Fallschirmspringer in der Luft sind. Das Erlebnis, das jetzt folgt, war aber neu und überraschend für mich und außerdem brandgefährlich.

Im letzten Drittel des rechten Queranfluges höre ich über Funk die Meldung einer anderen Maschine: »D-..., Endanflug XX«. Das kann doch nicht sein! Seit ich mich am Platz gemeldet habe, habe ich über Funk keinen weiteren Platzrundenverkehr wahrgenommen. Ich halte intensiv Ausschau nach dem anderen Luftfahrzeug. Meine Frau bitte ich, mich bei der Suche zu unterstützen. Ein paar Sekunden verfliegen. Nichts zu sehen. Wir tasten weiter den Luftraum in alle möglichen Richtungen visuell ab und drehen dabei in den Endanflug ein.

In diesem Augenblick hören wir ein schnell lauter werdendes Brummen von oben hinten. Noch ehe wir den neuen Eindruck irgendwie verarbeiten können, überholt uns zirka 30 Fuß höher und genau über uns mit deutlich höherer Fahrt das platzbekannte Springertaxi. Die massige Zweimotorenschiffe erscheint im Sinkflug formatfüllend vor unserer Frontscheibe, und das Geräusch der beiden Motoren dröhnt durch unser Cockpit. Noch ehe uns ein Schreck überfallen kann, ist die Gefahr auch schon vorbei.

Ich melde über Funk: »D-M..., Endanflug XX, wir leben noch!« Mein Fluglehrer, der unseren Anflug beobachtet hat, erzählt später, ihm sei das Herz in die Hose ge-

# Schock im Endanflug

Nach einem entspannten Ausflug geht es zurück zum Heimatflugplatz. Scheinbar ist dort nicht allzu viel los



Zeichnung: Helmut Mauch

rutscht, und er habe aus seiner Perspektive die Fetzen schon fast fliegen sehen.

Klar ist: Das Springertaxi hätte besser nicht verfahrenswidrig von oben und außen in den Endanflug hineinstecken sollen. Der Pilot konnte uns bei diesem Manöver über seine breite Schnauze hinweg nicht sehen und wir ihn mit unserem Hochdecker nach oben seitlich und oben hinten auch nicht. Der Absetzpilot erklärt später, unsere Meldung wohl nicht gehört zu haben, weil er zu dieser Zeit mit Bremen Radar in Kontakt gewesen sein müsse.

Gelernt habe ich Folgendes:

■ In unklaren Situationen auf jeden Fall sofort nochmals das Funkgerät bemühen. Hätte ich mich unverzüglich ein weiteres Mal aus dem rechten Queranflug und kurz vor dem Eindrehen in den Endanflug gemeldet, möglichst mit Höhenangabe – vielleicht wäre die gefährliche Begegnung vermieden worden.

■ Seit diesem Erlebnis funke ich lieber einmal öfter und mit detaillierteren Standortangaben oder mit Fragen zur Position der anderen Verkehrsteilnehmer. In diesem Zusammenhang halte ich Reden für Gold und Schweigen für gefährlich. Und diese Einstellung hat sich bei mir in der weiterführenden Ausbildung – mittlerweile fliege ich auch E-Klasse mit CVFR-Berechtigung – noch weiter vertieft.

Was mir nach wie vor nicht ganz leicht fällt: aus dem Funkverkehr am Platz ein klares Lagebild zu entwickeln. Die Konzentration auf Platzrunde und Landeanflug erzeugen bei mir manchmal eine Art Tunnelblick, bei dem alles andere ausgeblendet ist. Aber ich arbeite daran. Wie heißt es so schön: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt – hoffentlich.

## Woraus haben Sie gelernt?

Schreiben Sie uns Ihre Geschichte! Jede Veröffentlichung wird mit 80 Euro und dem Original von Helmut Mauchs Zeichnung honoriert. Ihre Anonymität stellen wir sicher – es sei denn, Sie wünschen eine Veröffentlichung unter Ihrem Namen. Zuschriften an: [redaktion@fliegermagazin.de](mailto:redaktion@fliegermagazin.de) oder Redaktion *fliegermagazin*, Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg