

Die beste Landung meines Lebens

Andreas Görgei

Wenn ein Pilot von seiner besten Landung spricht, dann ist Vorsicht geboten. Wahrscheinlich möchte ein Münchhausen der Lüfte sein Publikum mit einer fantastischen Geschichte beeindrucken. Die beste Landung - was soll das sein? Ein eingesprungener Rittberger auf einem Kanaldeckel oder vielleicht eine Dreipunktlandung im Gartenfest des Seniorenheims?

Ich gestehe freimütig, dass nicht die Landung selbst, sondern die Entscheidung die zu dieser Landung führte, wirklich gut war. Der Titel meiner Geschichte ist nur ein billiger Trick um den geneigten Leser in diese kurze Erzählung zu ziehen.

Auf dem Rückweg von Bastia/Korsika nach Klagenfurt konnte ich mich im Juli 2018 angesichts der sensationellen Eindrücke, der freundlichen Controller und des unerwarteten Rückenwindes wieder einmal diesem besonderen Gefühl hingeben, das man als Pilot verspürt, wenn alles wunschgemäß läuft: Fliegen ist einfach wunderschön! Alle Systeme der DA40 liefen perfekt, der Spritverbrauch lag aufgrund der vielen "direct to" Angebote der italienischen Luftraumüberwachung deutlich niedriger als geplant und auch die Wetterprognose für den letzten Teil des Fluges von Caorle nach Klagenfurt ließ nichts Böses vermuten.

Meine Stimmung änderte sich jedoch radikal, als ich begann die Echtwetterlage Richtung Karawanken innerlich zu verarbeiten. Da standen weiße, bauschige Riesen und versperrten uns den Weg! Wir flogen FL95 im schönsten Wetter und die Tops der zahlreichen Cumuli Türme in Flugrichtung reichten bereits bis in eine geschätzte Flugfläche von 140. Mit einem Steigen auf FL130 wäre vielleicht eine letzte, verbleibende Slalomstrecke knapp über und zwischen diesen Wolkenmonstern möglich gewesen, aber diese Variante kam nicht einmal theoretisch in Frage.

Keine Erdsicht, kein Sauerstoff und nicht den Funken einer Gewissheit, dass der Himmel dahinter ein Wolkenloch für mich bereithält, in dem ich ein Sinken in VMC verantworten könnte. Die Liste der fliegerischen Verbrechen wäre lange, hätte ich mich auf diese riskante Variante eingelassen. Es blieb also nur die Option, unter der Wolkendecke, die GAFOR Strecke durch das Kanaltal zu versuchen.

Der Abstieg auf 5.500 ft führte uns in ein graues Niemandsland dessen Grenzen bestenfalls zu errahnen waren. Es war eine schmutzgraue Aussicht mit einer Sichtweite knapp über 5km. Dort wo Gemona liegen sollte, begann eine schwarze Wand, die den Eingang ins Kanaltal nicht nur blockierte, sondern in bedrohlich, raschem Tempo auf uns zu eilte.

Nun gab es genau zwei Möglichkeiten, wovon eine diesen Namen nicht wirklich verdiente: Weiterfliegen oder Umkehren? Während ich die Umkehrkurve einleitete, war mein Finger bereits wie magisch zum NRST Button des Garmin 1000 gewandert. Da gab es doch diesen kleinen Grasflugplatz ganz in der Nähe von Udine. LIPD. Ein ICAO Code, den ich nie mehr vergessen werde. Die Info an Padua Information über unseren geänderten Flugplan und den Grund dafür, wurde mit einer sehr aufmunternden Antwort quittiert: "Good decision. Report final runway 22 LIPD. You will get no contact because normaly there is no one there. So i will close your flightplan on final." Gesagt, getan.

Mit den Segnungen der satellitengestützten Navigation vulgo "Direct Button" kann man selbst als nervenflatternder Pilot sein Ziel nicht verfehlen. Aeroporto di Campofornido - ein Landeacker, der aus der Luft beim besten Willen nicht ausmachbar ist. Nach einem Überflug in 1.000 ft, einer kurzen Kontrolle des Windsacks, dem Einfliegen in die (vermutete) Platzrunde, sowie einem sehr böigen Endanflug, setzte ich auf der harten Graspiste auf. Es war ganz bestimmt nicht meine beste Landung, aber es war meine beste Entscheidung und darauf kommt es an!

....nichts falsch gemacht? Doch. Bis kurz vor der Piste war mir nicht in den Sinn gekommen, meine Frau über meine geänderten zu Pläne informieren. Aber das ist eine andere Geschichte.

Meine beste Landung – Epilog!

Es geht noch weiter? Eigentlich nicht, denn was ich noch berichten möchte, hat mit der Fliegerei in der Luft nichts zu tun. Es geht um die Fliegerei am Boden und die Menschen, die unser Leben bereichern.

Nach unserer Landung rollten wir die Bahn zurück um die vermeintliche Abstellfläche zu finden. Nördlich der Runway steht eine baufällige Baracke und dahinter sind zwei Uralthangars plaziert, wovon einer dem Einstellen von landwirtschaftlichem Gerät dient. Überhaupt macht der Aeroporto di Campofornido eher den Eindruck einer Argrarsteppe und wer ernsthaft nach Zeichen von Landebahn- oder Rollwegmarkierungen sucht, ist entweder Berufskomiker oder forensischer Archäologe.



Die Hangars in Campofornido haben schon bessere Zeiten gesehen

Auf diesem Platz gibt es bestenfalls verrostete, offensichtlich funktionsuntüchtige Versatzstücke des uralten Menschheitstraums die Lüfte zu besiegen. Ein verlassenes Freilichtmuseum der Luftfahrt, ohne erkennbare Spuren, dass dieser Traum je in Erfüllung gehen könnte. Vielmehr könnte man den Eindruck gewinnen, die Italiener betreiben hier eine Langzeitstudie um den Einfluss von Korosion auf Metallkonstruktionen zu untersuchen.



Eine Tankstelle mit Charme

Als wir uns dem zweiten Hangar näherten, kam ich mir vor wie Robinson, der auf Freitag trifft. Da werkelte doch tatsächlich ein alter Pilot an seiner Maschine. Nachdem wir unser Fluggerät abgestellt hatten und wieder das sichere Gefühl des festen Bodens unter den Füßen genossen, kam ein zweiter, noch älterer Mann aus dem Hangar auf uns zu und begrüßte uns überaus herzlich. Die Freude über unsere Anwesenheit und das Bemühen, uns mit seinen eigenwilligen Deutschkenntnissen willkommen zu heißen, waren richtig herzerwärmend.

Ich muss gestehen, dass uns diese Art von Begrüßung mehr als gut tat. Noch vor wenigen Stunden mussten wir uns in Korsika mit unfassbar überheblichen, unprofessionellen "Schnöseln de Aviation" herumschlagen und jetzt konnten wir unsere Anliegen mit Menschen besprechen, die uns das Gefühl gaben vor allem eines zu sein: Amici!

"Heute Wetter nix gut, vielleicht domani." Wenn ich wenigstens so gut Italienisch könnte wie unser Presidente Conti (er ist tatsächlich Präsident des ansässigen Aeroclubs di Friulano) radebrechendes Deutsch beherrscht, dann würde ich mich nicht so oft in bella Italia blamieren. "Magd nix!" Jetzt gibt es zunächst einmal einen Espresso im Clubhaus und dann sehen wir weiter.



Der Eindruck täuscht. Das Clubhaus ist eine freundliche Casa.

Die Baubestandsruine, die ich beim Ausrollen als verwaiste Barracke identifiziert hatte, war tatsächlich ein Clubhaus und im Inneren führte Donna Conti das Kommando. Meiner Beobachtung nach ist sie Betriebsleiterin, Caffetiere und Buchhalterin in einer Person und überhaupt war die Hütte viel gemütlicher als ursprünglich angenommen. Zwei weitere Piloten fanden sich dort ein und unsere Lage wurde ausführlich diskutiert. Intensiv wurde darüber beraten, wie man uns am besten helfen konnte, denn Presidente Conti befürchtete Hagel und daher war schnell klar: Wir kommen ins Hotel und die OEDSM kommt in den rammelvollen Hangar! Ich gab diesem Vorhaben keine Chance, aber wieder einmal hab ich unsere italienischen Freunde unterschätzt. Drei Mann machten sich an die Arbeit. Ein Uraltflieger wurde aus dem Hangar geschoben, dann wurde geschlichtet probiert, wieder geschlichtet und zuletzt sogar der Boden gefegt damit es genug Platz gab. Irgendwann stand die Diamond sicher in der Halle und wir konnten mit dem Taxi ins Hotel fahren. Das Ende der Geschichte: Wir reisten mit dem Zug nach Hause. Die Maschine blieb noch zwei Tage in Udine, bis das Wetter für einen Sichtflug gut genug war. Dann flog ich sie ganz entspannt nach Klagenfurt zurück.

Die Mitglieder des Aeroclub di Friulano haben sich als echte Fliegerfreunde erwiesen und diese unerwartete, freundliche Hilfe führe ich als Grund an, wenn ich schlussendlich doch behaupte: Es war die beste Landung meines Lebens.

Grazie Mille!



Presidente Conti, ein wahrer Gentleman und Aviator!