

Ausbildungsflug am 26.3.2012: Anflug und Landung in Hamburg-Fuhlsbüttel

Im Zuge meiner Ausbildung für die Klassenberechtigung Reisemotorsegler stand am 24.03. ein ganz besonderer Flug an: Der erste von zwei 270km-Überlandflügen würde mich direkt in die Kontrollzone von Hamburg-Fuhlsbüttel(EDDH) führen und auch eine Landung dort war geplant.

Der Einflug in die Kontrollzone erforderte einige Vorbereitung: So besprach ich mit meinem Fluglehrer Helmut bereits vor dem Flug das Anflugverfahren, die erwartete Piste für die Landung und die wahrscheinliche Abstellposition. Nachdem das Wetter am Vormittag noch deutlich hinter den hervorragenden Vorhersagen zurückgeblieben war, konnten wir gegen 13:30 Uhr endlich starten.

Die 22km bis zum ersten Pflichtmeldepunkt waren schnell überwunden und so hieß es dann auch recht bald vom Turm: "D-KOCD, identifiziert, QNH 1027, fliegen sie in die Kontrollzone über N1, N2". N1 und N2 sind die Pflichtmeldepunkte, die eine sehr genaue Definition des Anflugweges vorgeben. Und so kam dann auch kurze Zeit später von Helmut die Anweisung "flieg mal ein bisschen weiter rechts". Es handelte sich nur um eine Kurskorrektur von 2-3°, aber das Verfahren für den Anflug muss halt genau eingehalten werden. Wider Erwarten war verhältnismäßig wenig Flugbetrieb, sodass wir keine Warteverfahren fliegen mussten, sondern schon vor Beendigung des eigentlichen Einflugverfahrens in die Kontrollzone angewiesen wurden, den Anflug auf Piste 23 zu beginnen. Da der Motorsegler im Verhältnis zu den anfliegenden Jets doch ziemlich langsam ist (90 km/h Anfluggeschwindigkeit vs. ca. 220 km/h), wurde der Anflug auf die Piste so nah wie möglich an den Flugplatz gelegt, um den regulären Verkehr so wenig wie möglich zu behindern. Und dennoch: Kaum waren wir in den Endanflug eingedreht ertönte aus dem Funk die Anweisung des Towers: "KLM93V, start to reduce speed to minimum now". Mir hing also doch ein Airliner im Nacken....

Bei der Landung kam ich mir dann doch etwas verloren auf der riesigen Piste vor, war sie doch mit einer Breite von 45m drei Mal so breit wie mein Flugzeug - und mit 3,3km ca. zehn Mal so lang wie meine benötigte Landestrecke. Kaum hatte ich die Landebahn verlassen, rauschte auch schon die Fokker 70, die sich kurz zuvor noch mehr als 10km hinter mir befunden hatte auf der Piste an mir vorbei. Schließlich rollten wir an abgestellten Airbussen und Boeings vorbei zum Vorfeld und auch dort erwartete uns ein einmaliges Erlebnis: Wir wurden vom Follow-Me-Fahrzeug zur Position geführt und tatsächlich sogar persönlich wie ein Airliner in die Position eingewunken. Anschließend folgten 30 Minuten Papierkram.

Der Ausflug aus der Kontrollzone erfolgte dann nach Süden, sodass wir noch einen herrlichen Blick auf die Außenalster, den Hafen, die vor Anker liegenden Kreuzfahrtschiffe und ganz Hamburg erhaschen konnten, bevor es dann hieß "D-CD, Squawk VFR, verlassen der Frequenz genehmigt, schönen Flug noch" und wir Richtung Hohenhagen weiterflogen.

Stefan Wischmann