



Windjammerparade oder jammern in Rendsburg/EDXR

Die Windjammerparade ist der Höhepunkt einer jeden Kieler Woche. Hunderte von Schiffen, in jedem Jahr von einem anderen Großsegler angeführt, verwandeln die Kieler Förde für Stunden in ein Meer aus weißen Segeln. In diesem Jahr sollte als einmaliger Höhepunkt ein Zusammentreffen mit über 100 Piper-Flugzeugen am Himmel über der Kieler Förde dazu kommen. Vom diesjährigen 31. Piper-Treffen am gleichen Wochenende berichtet unser Redakteur Nils Kramer.

Ankunft der Teilnehmer

183 Flugzeuge der Typen PA18/J3C sowie diverse Gastflugzeuge meldeten sich zu diesem Event an. Das Organisationsteam mit Rolf Wittorf an der Spitze hat sich wahrlich ins Zeug gelegt. Auf dem Flugplatz Rendsburg ist kein Verein beheimatet. 35 Flugzeuge sowie eine sehr aktive UL-Gruppe beleben den Flugplatz. Die Organisation bei allen vorher durchgeführten Piper-Treffen lag in den Händen der ansässigen Vereine und deren Mitglieder. Als das Thema Piper-Treffen in

Rendsburg aufkam, erklärte sich die UL-Gruppe sofort bereit, helfend einzuspringen. Es ist bisher einmalig, dass UL-Flieger ein Piper-Treffen ausrichten. So brummt es ab Freitagmittag am Himmel über dem Flugplatz Rendsburg-Schachtholm. Wirklich kein einziges Besatzungsmitglied der gelandeten Teams beklagt sich darüber, den Flugplatz schwer gefunden zu haben – liegt doch die Landebahn parallel zum deutlich sichtbaren Nord-Ostsee-Kanal. Wie bei den hart gesotenen PA18 Piloten üblich, wird nach der ersten Begrüßung das Zelt unter der Tragfläche aufgebaut. Doch dann kann dem Duft von gegrillten Leckereien nicht mehr widerstanden werden. Auch das erste kühle After-Landing-Beer rinnt durch die Kehle. Natürlich bleibt frei (ohne Alkohol), da pünktlich um 21:05 Uhr das große Briefing für den für Samstag geplanten Höhepunkt des Events beginnt.

Planung am Abend

Das fliegerische Highlight am Folgetag ist ein gemeinsamer Flug aller Teilnehmer des 31. Piper-Treffens. Gemeinsam, in einer fast nicht endenden Formation, wollen die Teilnehmer zur Windjammer-Parade der Kieler Woche fliegen. Von den Organisatoren der Kieler Woche als fester Programmpunkt positiv aufgenommen und eingeplant, ist auch das Interesse der Medien an diesem einmaligen Zusammentreffen von historischer Schifffahrt und historischen Flugzeugen sehr groß. Zuerst soll eine geschlossene Formation aus sechs PA18 vorausfliegen und dann folgen alle 15 Sekunden, auf Kommando eines Einweisers startend, die Teilnehmer hintereinander in Ketten-Formation, mit ausreichendem Sicherheitsabstand. Überholen, über- oder unterfliegen oder sonstige Eskapaden



Drum unter vollen Segeln, aus 300 ft Höhe

werde strikt ausgeschlossen. Als Flughöhe werden 1.000 ft festgelegt. Die exakt vorgeplante Route führt vom Flugplatz Rendsburg in direkter Linie über die Innenstadt von Kiel, dann über die Kieler Förde wieder zurück nach Rendsburg. Der Flug soll circa eine Stunde dauern. Anspannung, ja, leichte Nervosität zeigt das anwesende Fliegervolk. Beruhigende Worte kommen von den Organisatoren. Eine Ausnahmegenehmigung zur Durchführung des Fluges in 1.000 ft Höhe für alle angemeldeten Teilnehmer ist schriftlich vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein erteilt worden. Alle Teilnehmer sollen auf der Rendsburger Infrequenz 123,65 ständig in Hörbereitschaft bleiben, jedoch nicht funken. Alle wichtigen Stellen, wie Bremen Information, der Flughafen Kiel und der Tower der Militärflugplätze Hohn und Schleswig-Jagel, sind informiert und haben ihre Zustimmung gegeben. Sollte eine der Kontrollzonen notwendigerweise aktiviert werden, so würde der entsprechende Tower auf der 123,65 mit Sammelruf „Piper-Treffen“ die Teilnehmer informieren. Der Durchflug dieser Kontrollzonen ist bereits vorab generell genehmigt. Der Rendsburger Platz ist für den reibungslosen Ablauf aller Starts und der anschließenden Landungen per NOTEM ab 11:00 Uhr lokal am Samstag für Fremdverkehr gesperrt.

Wirklichkeit am Morgen

Morgenstund hat Gold im Mund, zumindest die knusprigen goldgelben Frühstücksbrötchen im Flugplatz-Café munden den Piloten noch. Rein optisch gesehen ist die Wetterlage positiv zu beurtei-



Ganz oben: Kein schönes Wetter. Nur mit Hilfe von Computer und Fotoshop wurde das Spektakel sichtbar.

Rolf Wittorf, beim Interview mit dem NDR-Fernsehteam, erklärt das Piper-Feeling (oben). Unten: Der Rückflug führt über das Marine-Ehrenmal von Laboe, welches den auf See Gebliebenen aller Nationen gewidmet ist.





Oben: Begegnung der dritten Art: Piper trifft Frachtschiff. Mitte: Spotter suchen vergebens nach dem Piper-Typenschild.

Unten: Eine Schönheit aus Dänemark, die Piper Cub, aus der die Luftaufnahmen geschossen wurden.



len. Doch bei immer mehr Piloten, die mit hektisch wischenden Fingerbewegungen auf den Displays ihrer Smartphones und Tablets die Wettervorhersagen einholen, verfinstern sich die Gesichter, genau wie auch der Himmel draußen. Gegen 10:00 Uhr, eine Stunde vor dem geplanten Massenstart, tritt Rolf Wittorf vor die versammelten Aviatoren. Mit knappen, aber klaren Worten beschreibt Rolf die zu erwartende Wettersituation. Obwohl zurzeit noch die Sichten und Untergrenzen der Bewölkung ein Fliegen unter Sichtflugbedingungen möglich macht, wird aus Sicherheitsgründen, wegen der zu erwartenden Wetterverschlechterung, das Unternehmen abgesagt. Große Enttäuschung macht sich unter den Crews breit, wobei alle die Entscheidung akzeptieren, denn es gilt „safety first“.

Eine organisatorische Meisterleistung wird nun vom Veranstalter erbracht. In null Komma nichts wird ein Reisebus organisiert, der die willigen Crews per Achse zur Kieler Förde befördert. Die anschließend geplanten Ausflüge nach Nordborg in Dänemark oder Wyk auf Föhr müssen witterungsbedingt abgesagt werden.

Jammern am Platz oder Windjammer schauen

Auch der Schreiber dieser Zeilen ist enttäuscht. Wollte ich doch mit einer Piper PA 22 Tri-Pacer den Flug begleiten, um sowohl die Piper-Staffel als auch Segelschiffe abzulichten. Die aktuelle Wettervorhersage präzisiert, dass schwere Niederschläge mit Gewitter und Sturmböen in circa anderthalb Stunden den Platz erreichen werden. Die sechs Formationsflieger wollen das wartende

Publikum an der Kieler Förde nicht enttäuschen. Sie wollen starten. Ein am Platz anwesendes NDR Kamerateam entert die PA 22. Für mich ist kein Platz mehr, doch der dänische Piper-Pilot Dieter Betz, der früher als Berufspilot, Buschpilot in Alaska und als Stuntpilot seine Brötchen verdiente und jetzt als Redakteur und Fotograf für zwei dänische Luftfahrtmagazine arbeitet, bietet mir den hinteren Sitz in seiner Piper an. Dankend nehme ich das Angebot an und erklimme mit Hilfe meines Piloten die Sitzgelegenheit, die nur eine Positionierung der Beine zulässt. Alles muss jetzt relativ schnell gehen. Der Start erfolgt ganz ohne zusätzlichen Auftrieb bringende Klappen, ganz einfach weil diese nicht am Luftfahrzeug vorhanden sind. Auch im Steigflug geht es eher gemächlich zu. Die 85 Ponystärken des Motors kommen mit dem Lebendgewicht des zusätzlichen Passagiers an ihre Leistungsgrenze.

Doch es gelingt meinem Piloten, den Anschluss an die Formation herzustellen. Zwei wachsame Augenpaare verfolgen die Flugmanöver der NDR-PA 22, die ständig ihre Position wechselt. Ich kann mir gut die Wünsche des Kameramanns vorstellen, mal rechts, mal links, mal über und dann wieder unter der Formation filmen zu können.

Das Wetter bzw. die geschlossene Wolkendecke drückt die Flieger weiter nach unten. Rechter Hand lassen wir den Kieler Fernmeldeturm liegen. Es erscheint mir, als wenn die 745 ft hohe Antennenspitze auf uns herabblickt. Dann kommt über Funk die Information, dass über der Förde die Flughöhe auf 300 ft abgesenkt werden kann. Zwischenzeitlich hat sich auch die Sicht insbesondere über dem Wasser, über das wir jetzt fliegen, verschlechtert. Wären

da nicht die weißen Segel der unzähligen Schiffe und Boote auf der Förde, so könnte man kaum zwischen Wasseroberfläche und dem Horizont unterscheiden. Die betagte Piper hat jedoch als Fotoflugzeug einen unschlagbaren Vorteil. Als Hochdecker sind beim Fotografieren keine Tragflächen im Bild, und beide seitlichen Fenster lassen sich im Flug problemlos öffnen. Zudem ermöglicht eine bei dieser Maschine nachträglich angebrachte Türverriegelung eines Citroën CV, allgemein als Ente bekannt, die Arretierung des geöffneten Fensters, sodass dieses auch bei extrem langsamem Flug oben bleibt. Als die Windjammerparade überflogen ist und sich die Kieler Förde zur Ostsee erweitert, drehen die Formation und ihr Anhang in Richtung Heimatflugplatz ab.

Es geht wieder nach Westen, mit Sicht auf den Nord-Ostsee-Kanal, und so schnell als möglich retour. Nordwestlich unserer Flugroute hat sich ein schwarzes Wolkenband breitgemacht. Es fängt leicht an zu regnen. In einiger Entfernung sind schwere Regenschauer optisch schon wahrzunehmen. Über Intercom überlegt mein Pilot mit mir, ob wir einen Ausweichplatz anfliegen sollen, wenn eine Landung in Rendsburg wetterbedingt nicht mehr möglich ist. Nun meldet sich der Leader der Formation und gibt die Landereihenfolge der Maschinen über Funk durch. Leider ist unsere Kennung nicht dabei, was meinen Piloten dazu veranlasst, die Formation mit einer extrem kurz und eng geflogenen Platzrunde innen zu überholen. Mit einer tiefen, ich möchte sagen bodennahen engen Linkskurve in Höhe der Pistenschwelle der 03 dreht die Piper ein, um einige Meter hinter der Schwelle aufzusetzen und nach gefühlten 50 m die Landebahn nach rechts auf

dem Grünstreifen zu verlassen, sodass die folgenden Luftfahrzeuge ohne Behinderung und Verzögerung ebenfalls sicher landen können. Kaum haben wir die Parkposition wieder eingenommen, brechen die Schleusen des Himmels. Wasser ohne Ende ergießt sich auf die Rohr-Tuchmodelle. Der aufkommende Sturm zert an den Maschinen. An ein Aussteigen und Verzurren der Flieger ist nicht zu denken. Aber kaum legt sich der Sturm und der Regen lässt nach, steht auch schon der Leader der Formation, nunmehr wohl beschirmt, vor dem aufgeklappten Fenster der Piper und lässt nun seinerseits ein Donnerwetter über uns niedergehen.

Alles hat ein Ende

Das Wetter hat sich beruhigt. Noch steht unter dem Begriff „Kulturprogramm“ ein Ausflug per Bus zur Schiffbegrüßungsanlage an der Rendsburger Stahl-Hochbrücke und dann eine Fahrt mit der Schwebefähre auf dem Programm. Der Autor glaubt, nun mit

einem Hovercraft über den Nord-Ostsee-Kanal geschippert zu werden. Das ist leider ein Trugschluss. Hätte ich vorher einmal bei Wikipedia nachgesehen, so hätte ich Folgendes gewusst: „Die Rendsburger Hochbrücke ist eine zwischen 1911 und 1913 erbaute Stahlkonstruktion. Sie überspannt den Nord-Ostsee-Kanal und dient als Eisenbahnbrücke. Außerdem trägt sie eine an Seilen hängende Schwebefähre für den Fußgänger- und Fahrzeugverkehr. Sie ist Wahrzeichen der Stadt Rendsburg und ein bedeutendes Technikdenkmal in Deutschland.“

Der Tag klingt harmonisch aus, mit einer Abschlussfeier und Ehrung der Piloten mit der längsten Anreise und dem schönsten Flugzeug. Am Sonntagmorgen, nach gemeinsamem Frühstück und Gottesdienst, heißt es für die Teilnehmer der eingeschworenen Piper Community Abschied nehmen. Nicht ohne das Versprechen, dass wir uns nächstes Jahr wiedersehen. Das Piper-Treffen 2015 findet in Jena, Thüringen (EDBJ), statt.

 Nils.Kramer@pilotundflugzeug.de



Die Piper-Besatzungen, gut gelaunt auch ohne „Aus-Flug“ nach Kiel