

Abschiedsbrief von Georg Züblin

Abschiedsbrief von Georg Züblin

Liebe Freunde der Antique Airplane Association

Wie einige von Euch schon mitbekommen haben, wurde anlässlich der Sommerreise der AAA mein Dänischer Storch HB-EPS bei der Landung in Bienenfeld in der Nähe von Berlin ordentlich beschädigt. Auf dem mir ungewohnten Passagiersitz war ich auch nicht mehr in der Lage, den sich anbahnenden Ringelpiez noch unter Kontrolle zu bringen. Taildraggers haben halt manchmal etwas Charakter, das macht sie ja auch so attraktiv zu fliegen.

Item, der Wiederaufbau ist nicht unmöglich, aber kein Projekt mehr ein Ü70 Klubmitglied. Und nach über 40 Jahren der fliegerischen Freiheit bezüglich Reservationen mag ich auch kein Flugzeug mehr mieten. Meine Frau konnte mich zudem erfolgreich davon abhalten, im planecheck.com oder trade-a-plane nach Kaufgelegenheiten zu suchen. So hänge ich jetzt halt die Fliegerei an den Nagel. Basta.

Ich habe im Heimatland der KZ-VII (Dänemark) ein paar überaus sympathische Enthusiasten gefunden, die nicht nur den Willen sondern auch das Können (und das nötige Kleingeld) haben, das Flugzeug wieder flugtüchtig zu machen. So habe ich ihnen das Wrack geschenkt mit dem Wunsch, es wieder in die Luft zu bringen. Sie haben das demontierte Flugzeug bereits abgeholt und nach Dänemark gebracht. Die Registrierung als OY-EPS ist auch schon beantragt. Wer sich im übrigen manchmal über die fliegerischen Vorschriften bezüglich Zoll beschwert, soll mal versuchen, so ein Teil über die Strasse zuerst in die Schweiz und dann nach Dänemark zu bringen, ohne dabei jedesmal Zoll und exorbitante MwSt zu zahlen. Glaubt es mir, durch die Luft geht's einfacher!

Nun, am Ende eines langen, unglaublich schönen und spannenden Lebensabschnittes ist es Zeit, etwas Rückschau zu halten. Ich glaube, die letzten 40 Jahre waren wohl die beste Zeit für die Kleinfliegerei. Nicht mehr ganz so gefährlich wie bis Ende des Zweiten Weltkriegs, und nicht ganz so überreguliert wie heute. Natürlich ist es heute bequem, mit moving maps auf den Meter genau zu navigieren und das Wetter ohne Beratung vom Wettermann zu evaluieren, aber leider ist es auch notwendig geworden. Damals musste man Karte, Papier, Lineal, Stift, Kompass und Uhr konsultieren. Wenn ich nach Westen fliegen wollte, zeigte mein ADF zuerst auf Beromünster und dann auf Sottens und in den Kopfhörern konnte man Hudigäggeler und Nachrichten dieser Sender hören. Aber wenn einem mal – wie mir – über dem Jungfrauoch eine Doppelpatrouille Hunter

keine 50m rechts und links vorbeischoß, dann war das noch lange kein Grund für einen „occurency report“. Den gab's nämlich noch gar nicht. Zuletzt jedoch hatte ich Foreflight auf meinem iPad mit „synthetic vision“ und „weather overlay“ auf der moving map. Das Navigieren ist leicht geworden. Dafür wird man heute dank Mode S Transponder genau beobachtet und die Strafe folgt sofort, wenn man mal etwas falsch gemacht hat. Und früher hatte man Inspekture im BAZL, die noch wussten, wo das laute Ende eines Flugzeugs ist und für die der Begriff Flugtüchtigkeit etwas mit Mechanik, Holz und Tuch zu tun hatte und nicht ausschliesslich mit Papier und Stempeln. Aber so ist es halt und als Piloten können/müssen wir schliesslich „ride the winds of change“.

Ich habe im Rahmen der Triple A unglaublich viele tolle Momente erlebt, die Erinnerungen bereichern mich. Flugbücher, Fotos und Videos helfen dabei. Mein erster Ausflug mit Euch war Pfingsten 1987, als ein beachtliches Geschwader der AAA nach La Ferté Alais zog, um dort an der Flugshow teilzunehmen. Auf dem Heimweg flog Hampi Köstli noch ein Akro-Programm über dem Schloss Versailles. Später ging es mindestens einmal jährlich in alle Richtungen der Kompassrose. Langweilig war es nie. Manchmal ein bisschen zu abenteuerlich wie etwa die irre Irlandfahrt 2002, bei der wohl die meisten mehr Glück als Verstand hatten. Manchmal waren es über 30 Flugzeuge, die sich durstig vor die Tankstellen drängten. Immer aber fühlte ich mich gut aufgehoben und unter Gleichgesinnten. Dafür möchte ich Euch allen ganz herzlich Danken.

Leider kann ich mich an dieser Stelle nicht persönlich bei den tausend Anderen bedanken, die meine Fliegerei irgendwie schön gemacht haben. Aber ein Wort des Lobes möchte ich hier aussprechen an unseren AAA- Versicherungsbroker Jürg Dorninger, den Experten Albert Saurenmann und die Leute von der Zürich Versicherung, die meinen Fall speditiv und unbürokratisch geregelt haben. Gut zu wissen, dass es Leute gibt, die einem helfen, wenn mal was schief gelaufen ist.

Reinhard May, sympathischer Barde und (Bücker-)Flieger, hat manches schöne Lied komponiert und vorgetragen, so etwa „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“ und „auf eines bunten Vogels Schwingen“. In diesem Sinne sei mein Schlusswort aus einem seiner Chansons: „gute Nacht Freunde, es wird Zeit für mich zu gehen...“

Georg Züblin