Erinnerungen an die roten Flieger

Ein Blick in mein Flugbuch zum Kalten Krieg
von Flugkapitän Peter Klant

Niemals hätte ich gedacht, dass es noch einmal zu einem militärischen Konflikt zwischen Ost und West kommen würde. Der russische Überfall auf die moderne, westlich orientierte Ukraine hat mich zutiefst erschüttert. Ich habe in meinen alten Unterlagen nach einem Dokument gesucht, in dem ich einige Erinnerungen an den Kalten Krieg aufgeschrieben hatte. Mein Text endete mit einem sehr erfreulichen Bericht: Die Sowjetunion existierte nicht mehr, und ich wurde 1993 in der Ukraine auf dem Flughafen Kiew-Boryspil herzlich empfangen. Man erlaubt mir als westlichem Flugkapitän erstmals, die Fluglotsen im Tower zu besuchen. Früher war das militärisches Sperrgebiet …

Blick in eine Stellung des Radarführungsdienstes der Luftwaffe. In so einer Einheit habe ich 1978 als Jägerleitassistent gearbeitet.
Broschüre „Führungsdienste in der Luftwaffe“, 1976. Sammlung des Autors

Vor dem Berliner Reichstag – 1995

Es war ein warmer Sommertag, dieser 4. Juli 1995. Zum ersten Mal in meinem Leben war ich privat nach Berlin gereist. Allein dorthin geflogen und doch nicht alleine. Zehntausende, Hunderttausende, ja man sagt sogar einige Millionen hatten es wie ich gemacht. Und unter den vielen Tausenden von Menschen fühlte ich mich – ebenfalls zum ersten Mal – sogar sehr wohl. Ich war ja auch genau deswegen nach Berlin gereist. Wegen des

Gefühls. Ich wollte es ganz persönlich spüren, alles andere vergessen und eines der schönsten Kunstwerke genießen, von dem ich jemals gehört hatte. Den Verhüllten Reichstag des New Yorker Künstlers Christo wollte ich ganz persönlich in mir aufnehmen. Bis ich endlich davor stand, hatte ich noch geglaubt, das sei einfach ein Kunstwerk für sich, losgelöst von dieser Welt. Aber dann, im friedlichen, freundlichen und fröhlichen Berlin des Jahres 1995 erkannte ich, dass für mich persönlich der Verhüllte Reichstag das schönste Symbol für die Wiedervereinigung – nicht nur von Deutschland – sondern auch von Ost und West bedeutet.

Der nun verhüllte Reichstag steht an genau jener kalten Grenzlinie, die bis vor wenigen Jahren noch die beiden großen Blöcke dieser Erde – den Osten und den Westen – eisern voneinander getrennt hatte. Nun ist die Grenze weg, und die Mauer ist auch weg. Anders aber als beim Fest der eigentlichen Wiedervereinigung – da war die Mauer physikalisch noch da – war es nun den Millionen Besuchern möglich, friedlich und ungehindert um den ganzen Gebäudekomplex herum zu wandern und zu staunen.

Ein tiefes, angenehmes Brummen lenkte meinen Blick zum Himmel: Über alledem, über den grünen Wiesen und Bäumen, den bunten Blumenbeeten, den Tausenden Menschen und über dem von Christos wallenden, silbernen Stoffbahnen umhüllten Reichstag kreiste friedlich ein alter, riesiger Doppeldecker, eine Antonow An 2, die Tragflächen und der Rumpf glänzten silbrig wie Christos Stoff (welcher Zufall).

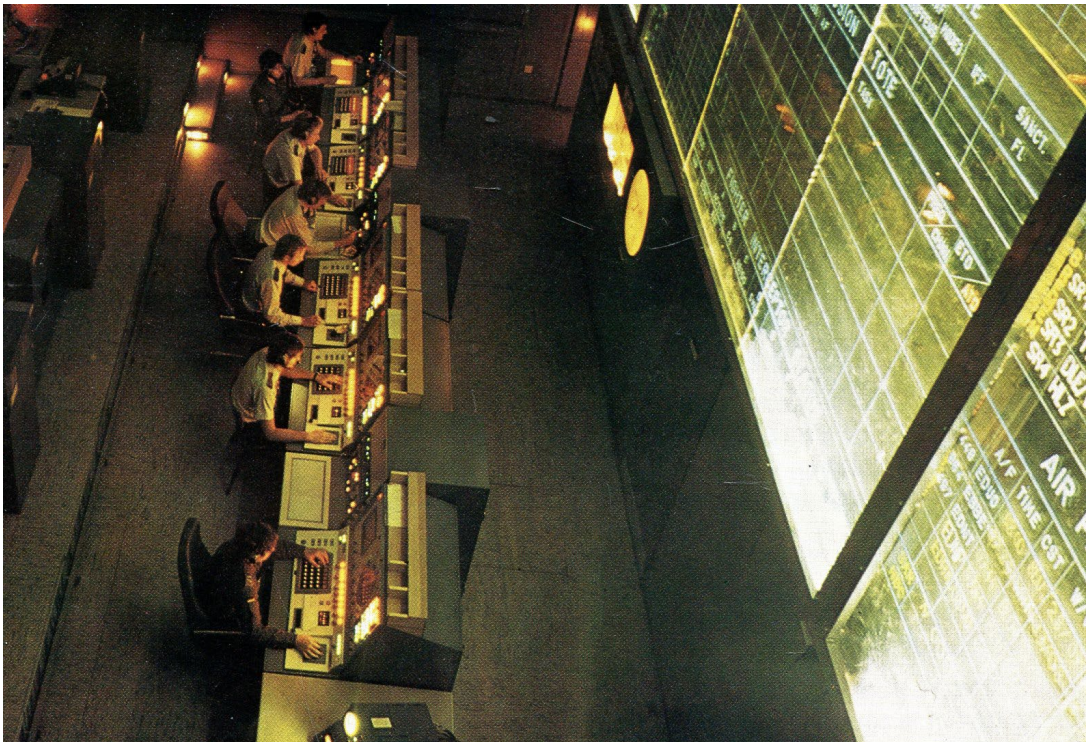
Die Russen über „West-“Berlin!

Wer hätte das früher für möglich gehalten? Mir kamen dazu viele Erinnerungen …

Air Defense Exercise – in einem tiefen Bunker auf der Westseite des Rheins – 1978, aus meinem Radar-Tagebuch

Die Spannungen hatten sich in den letzten Tagen erheblich verschärft. Hatten ursprünglich nur einzelne russische Flugzeuge die Ostgrenze verletzt und waren in unsere ADIZ eingedrungen, so gab es seit vorgestern massive Luftgefechte in unserem Sektor.

Blick in eine McDonnell Douglas F-4 Phantom der Luftwaffe. 1978 wurden von unserer Radarstellung aus Starfighter und Phantoms der Luftwaffe und anderer NATO-Staaten geführt.
Broschüre „Fliegerischer Dienst in der Luftwaffe“, 1976. Sammlung des Autors



Blick in die „Weapons Hall“ einer Stellung der Luftwaffe. Der Großrechner musste damals noch mit Stapeln von Lochkarten gebootet werden. Broschüre „Führungsdienste in der Luftwaffe“, 1976. Sammlung des Autors

Phantoms und Starfighter der NATO, auch viele deutsche darunter, wurden von unserer Radarstellung aus geführt und versuchten, die Eindringlinge abzuschießen. In diesen Flugbetrieb war ich stark eingebunden. Als Jägerleitassistent saß ich in der abgedunkelten Radarhalle neben meinem Jägerleitoffizier an der Konsole und hielt für ihn mit dem Master-Controller und unseren Flugplätzen Kontakt. Ich achtete auf den Resttreibstoff unserer Maschinen, besorgte die Wettermeldungen für die Fighter-Piloten und bereitete die Übergabe an ihre Basen vor, wenn sie alles verschossen hatten und mit nahezu leeren Tanks wieder heim wollten.

Zuerst ging alles noch wie nach dem Lehrbuch. Ein Angreifer, ein Abfangjäger. Dann wurde es zunehmend hektischer. Die Controller gaben nur noch die Positionen der feindlichen Maschinen über Funk durch. Unsere Piloten hatten freie Abfangjagd auf alle durchgegebenen Ziele. Ich fand es ziemlich schwierig, den Überblick zu behalten.

Unser Überwachungsgebiet war nicht gerade klein. Es erstreckte sich über den gesamten Köln-Bonner Raum – meine Heimat – sowie das Ruhrgebiet, und von dort nach Osten bis zur DDR-Grenze. Die Flugplätze unserer Abfangjäger lagen alle westlich des Rheins. Ich machte gerade eine 24-Stundenschicht. Das hört sich lang an,

aber wir blieben immer nur eine streng begrenzte Zeit in der Weapons-Hall, wie wir den Raum mit den Radarkonsolen für die Jägerleitung nannten. Dann wurden wir abgelöst. So rotierten wir den ganzen Tag.
In der Nacht, bei dieser einzigen 24-Stundenschicht der Woche, gab es insgesamt sechs Stunden Schlaf für jeden. Zeit zum Nachdenken, was wir da taten, die gab es nicht. An jenem Tag mussten wir unser Radar fünfmal für einige Minuten abstellen, weil wir mit Marschflugkörpern angegriffen wurden. Drei davon hatte ich zuerst entdeckt. Die beiden letzten sogar schon, als sie fast 200 km von uns entfernt von ihren Trägerflugzeugen gestartet wurden. Man konnte das leicht erkennen: Aus einem Radarecho wurden plötzlich zwei, eines drehte ab, das andere aber stieg – so bestätigte das Höhenmessradar – auf über 20 km Höhe und beschleunigte dabei auf über zweieinhalbfache Schallgeschwindigkeit. Das Alarmierende aber war: Es hielt Kurs genau auf das Zentrum unseres Radarschirms. Auf uns! Der Bunker war dicht, die Männer oben rannten in die Schutzräume … Wenn der errechnete Einschlagzeitpunkt vorüber war, wurde das Radar wieder eingeschaltet. Wir hofften, dass es oben noch etwas zum Einschalten gab.

So hatte ich damals immer unseren Feind kennengelernt: Als kleinen grünen Punkt auf einem riesigen Radarschirm. Russische Kampfflugzeuge. Tupolews, MiGs. War es keiner von uns, wurde er abgeschossen.
Am Nachmittag geschah es dann: Am östlichen Rand unseres Radarschirms tauchten so viele Echos auf, wie ich es noch nie zuvor gesehen hatte. Alle mit Kurs nach Westen. Ich versuchte, die Echos zu zählen, hatte aber keine Zeit. Dann kam der Befehl, unsere Flugzeuge zurückzuholen! Ich dachte noch, die wollen den Sektor freimachen für unsere Luftabwehr-Raketen. Abräumen, Tontaubenschießen. Die Echos, mein Gott. Vielleicht einhundert auf einmal, eher einhundertfünfzig! Ich verlor den Überblick und verstand nicht, was wir vorhatten. Ich stieß meinem Offizier am Arm und fragte nach. Der nahm kurz seinen Kopfhörer ab:

„Wir haben die Freigabe. Wir werden eine Rakete starten!“
„EINE Rakete?“
„Ja, eine Boden-Boden-Rakete.“
„Eine Boden-Boden-Rakete?“
„Wir werden in 15.000 Meter Höhe einen Atomsprengkopf zünden!“
Ich starrte auf meinen überfüllten Radarschirm. „Eine Atombombe!“
„Ja … eine taktische Atomwaffe.“

Wenig später verblassten die Radarechos an unserer Ostgrenze …

Nach meiner Ablösung am Radarschirm trieb es mich nach oben an die Erdoberfläche. Ich stolperte die Treppen hoch. Die schweren Bunkertore waren geschlossen. Ich ließ mich ausschleusen. In der Schleuse arbeitete ein Dekontaminierungstrupp. Alle in steifen dunkelgrünen Gummimonturen, Gasmasken und Gummihandschuhen. Wie Außerirdische sahen die aus. Dekontaminiert – also entgiftet – wurden die, die in den Bunker wollten. Aber wer dekontaminierte die Mädchen draußen am Badesee? Wer das grüne Gras auf unserem Segelflugplatz? Wer säuberte die verseuchten Menschen auf den Straßen, die Wälder, unseren Planeten vom radioak-

tiven Niederschlag? Gab es dort draußen überhaupt noch Leben?
Mir wurde gestattet, ohne Schutzanzug rauszugehen. Ganz so weit ging die Übung doch nicht. Würde es überhaupt Sinn machen, sich im ABC-Schutzanzug zur oberirdischen Kantine zu schleppen, um dort verstrahltes Essen auf den Teller zu bekommen? Wäre das wirklich alles echt gewesen, was ich an jenem Tag gesehen und getan habe, hätten wir gleich für immer unten in unserem Bunker bleiben können …

Im Cockpit einer Boeing 737 in 10.000 Metern Höhe über der ehemaligen DDR Grenze – 1995

Hier war das damals gewesen, 1978. Eine Übung der NATO-Luftverteidigung. Und ich war mittendrin gewesen – aktiv beteiligt. Niemals hätte ich vor meiner Wehrdienstzeit gedacht, dass der kalte Krieg wirklich so kalt gewesen ist. Erst vor ein paar Wochen las ich in der Zeitung, die Volksarmee der DDR habe tatsächlich Pläne und Karten für den Einmarsch in die „BRD“ gehabt.

Vor uns steigt eine gewaltige Cumulonimbus-Wolke in die eisige Höhe der Stratosphäre. Wie ein Atompilz sieht das aus. Deshalb muss ich genau zu diesem Zeitpunkt an unsere damalige Übung denken. Der Offizier, der damals neben mir saß, war ungefähr so alt gewesen, wie ich jetzt bin. Mit Frau und Kindern vielleicht. Heute, als Flugkapitän, fällt mir ein, dass weder er noch irgendeiner in der Weapons-Hall nach der Windrichtung gefragt hatte. Vielleicht hätte der radioaktive Fallout auch seine Familie getötet. Darüber hatte niemand gesprochen. Ich glaube, das spielte damals keine Rolle. Krieg ist eben Krieg. Auch wenn da schon mal – am hellen Sonntagnachmittag – Hiroshima über Deutschland geprobt wird.

Erste Flüge in den Ostblock – Anfang der 1980er Jahre

Nach meiner Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer konnte ich die Schauplätze des Kalten Krieges aus der Luft beobachten. Am meisten beeindruckt haben mich damals die Grenzbefestigungen der DDR. Bei Flügen von Nord nach Süd über Westdeutschland oder umgekehrt kamen wir ihnen am nächsten. Aus über 10.000 Metern Höhe konnte man den Todesstreifen erkennen. Wo der Grenzverlauf direkt nicht zu erkennen war, sah man an der Größe der Felder, wo der Westen aufhörte und wo der Osten begann. Bei uns kleine, streifige Felder – durch Erbteilung immer winziger geworden. Drüben gigantische Einheitsflächen der LPGs.

Wie im finstersten Mittelalter kam ich mir damals bei Nachtflügen nach Skandinavien vor. Die Hauptluftstraße nach Norden führte über Lübeck, direkt an der DDR-Grenze entlang. Die Grenzlinie lag auf meiner, auf der Copilotenseite. Bei klarer Sicht konnte man im Dunkeln das hellerleuchtete Niemandsland sehen. Am schlimmsten aber fand ich die hin- und her streifenden Suchscheinwerfer an der Ostseeküste. Die gaben dem Land jenseits der Mauer endgültig den Anstrich eines riesigen Gefängnisses.

An einen meiner ersten Flüge in den Ostblock kann ich mich besonders gut erinnern. Da flogen wir nach Bukarest, nach Rumänien. Ich sah es unmittelbar nach dem Aufsetzen: Der Flughafen glich einer Festung.

Rings um das Gelände Flak-Stellungen und Unterstände. Überall am Zaun, neben der Landebahn und auf dem Vorfeld wimmelte es von bewaffneten Soldaten. Was schützten die? Das hatte ich mich oft gefragt. Verteidigten die ihr Land? Oder passten sie nur auf, dass keiner abhaute?

In Moskau, das ich ebenfalls um diese Zeit zum ersten Mal anflog, war ganz offensichtlich, dass man befürchtete, die Menschen könnten weglaufen. Bei der Beladung des Flugzeugs war immer eine doppelte Mannschaft vorhanden. Die einen machten die Arbeit, die anderen – Soldaten der Sowjet-Armee – standen mit der Waffe in der Hand an den geöffneten Laderäumen. Jeder der dort hinein wollte, musste vorher dem Posten seinen Ausweis abgeben. Nach getaner Arbeit erhielt er ihn zurück …

Ich wusste wirklich nicht, wie ernst der Kalte Krieg wirklich war. War alles nur ein gigantischer Bluff? Waren die gegenseitigen Drohungen ernst gemeint? Für mich als Pilot – und damals als Soldat – gab es nur kleine Einblicke hinter die Kulissen, aber die reichten mir vollkommen. Ich glaube, die meinten es wirklich ernst.

Ernst war zum Beispiel der Umgang mit den zivilen Verkehrsflugzeugen der anderen Seite. Als ich noch bei der Luftwaffe war, sah man in jeder Linienmaschine des Ostblocks ein Spionageflugzeug. Waren als westliche Verkehrsflugzeuge identifizierte Radarziele als Kreise auf dem Bildschirm gekennzeichnet, so erhielten Ostblockmaschinen ein anderes Symbol, das dem Symbol für ein feindliches Flugzeug verdammt ähnlich war. Wir hatten also tagtäglich echte „Feinde“ auf unseren Bildschirmen. Die zivilen Ostblockmaschinen wurden bei der Luftwaffe „Zombies“ genannt. Zombies erforderten besondere Aufmerksamkeit und unterlagen strengen Auflagen in der Streckenführung. Die Freiheit der Lüfte galt für deren Flugkapitäne nicht. Damals wusste ich nicht, was das Wort Zombie bedeutet. Der Blick ins Lexikon verrät: Zombie – ein lebender Toter. So also sah unsere Luftwaffe die anderen Verkehrsflugzeuge. Die Spionage-Story hatte ich damals offenbar voll assimiliert. Ich hatte gelegentlich in ein kleines grünes „Radartagebuch“ geschrieben, und dort fand ich kürzlich folgenden Eintrag vom 31. Dezember 1977:

„... Der Zwischenfall kam vor dem Mittagessen. Ein Zombie schwenkte frech von der Luftstraße weg. Das alte Spiel. Die Tupolew wollte es halt mal ausprobieren, ein kleiner Fotoschwenk über unsere Radarstellung.
„Wir machen ihn zum X-ray“, entschied der TPO[1]. Ein X-ray erfordert die Entscheidung des Sector Operation Center unten im Keller. Mittlerweile stand fest: Irgendein dusseliger Controller in Amsterdam hatte der Maschine, die unsere Radarstellung bereits überflogen hatte, gegen alle Vorschriften die Freigabe zum direkten Flug „querbeet“ erteilt. Maastricht Control korrigierte den Fehler und ordnete eine sofortige Rückkehr auf die Luftstraße an, noch bevor der Vogel auch noch über Erndtebrück[2] fliegen konnte.

1) TPO – Track Production Officer, verantwortlich für die Identifizierung der Radarziele

2) Luftkurort Erndtebrück im Rothaargebirge. Damals Standort der Technischen Schule der Luftwaffe 2 sowie des CRC (Control and Reporting Centre) „Loneship“

Darauf verkniff sich das SOC[3] den Befehl zum Alarmstart.

Als wir zum Mittagessen nach oben gingen schien die Sonne, ein schönes Wetter zum Fotografieren. Ohne die zweifelhafte Freigabe hätten wir ihn zur Landung zwingen können. Man fragt sich doch, warum wir zur Geheimhaltung so angehalten werden, wenn die Russen unbehelligt mit ihren Verkehrsflugzeugen Fotoflüge machen können …“

„Zur Landung zwingen“, das hätten die damals sicher gerne gemacht. Denen mal richtig zeigen, wie’s gemacht wird.
Dabei wussten die Russen längst, wie’s gemacht wird. Eine Boeing 707 war wegen eines Navigationsfehlers von der Nordpolroute abgekommen. Die Sowjets hatten sich die Maschine gleich vorgenommen. Der Pilot eines russischen Kampfflugzeuges hatte das Feuer eröffnet, etliche Passagiere wurden verletzt, zwei starben. Das Flugzeug war schwer beschädigt. Der Kapitän sah sich gezwungen, seinen Jet auf einem zugefrorenen arktischen See notzulanden. Damit war auch eine Frage geklärt, die mich schon immer interessiert hatte: Kann man mit einem Jet auf dem Polar-Eis heruntergehen? Offenbar geht’s.

In den achtziger Jahren, zu der Zeit, als die neutralen Schweden – mitten im Frieden – wütend Wasserbomben zwischen ihren Schären in die Ostsee warfen, weil sie dort sowjetische U-Boote vermuteten, gab es auch einen Luftzwischenfall.

Auf der Ostsee-Insel Gotland, die wir auf den Strecken nach Helsinki und nach Leningrad regelmäßig überflogen, gab es damals einen einsamen Flugplatz und ein Funkfeuer für die Navigation. Eines Tages aber war es mit der Insel-Idylle vorbei gewesen. Ein russisches Kampfflugzeug hatte Kurs auf Gotland genommen, um – wieder einmal – die Luftabwehr der anderen Seite auszukundschaften. Die Schweden hatten sofort Abfangjäger hochgeschickt. Bevor die Jäger Gotland erreichen konnten, hatte der Russe, der bereits in schwedischen Luftraum eingedrungen war, Fersengeld gegeben. Ganz Schweden kochte. Als Konsequenz entschied die schwedische Regierung, eine ganze Staffel Abfangjäger auf die einsame Insel zu verlegen.

Dieses gegenseitige Abfangen, Jagen und Überwachen hatte nichts mit irgendeinem Spiel zu tun. Das wurde uns Verkehrspiloten endgültig klar, als ein vollbesetzter Jumbo-Jet der Korean Airlines in Asien vom Kurs abkam …

Bis zu jenem Tag glaubte ich, alle Seiten zu kennen: Ich hatte in einer militärischen Jägerleitzentrale gearbeitet, hatte ungezählte Stunden einem Jägerleitoffizier assistiert. Ich kannte die Verfahren zum Abfangen und Identifizieren von unbekannten Flugzielen, wie sie bei der NATO praktiziert wurden, ich hatte die Stimmen der Starfighter-Piloten gehört, wenn sie Sichtkontakt zu den abgefangenen Maschinen meldeten. Ich hatte die Befehle der militärischen Zentrale am Telefon und die Anweisungen meines Offiziers an die Piloten gehört. Ich glaubte zu wissen, wie man so was macht …

3) SOC – Sector Operation Center, den CRCs übergeordnete Radarstellung

Eine schwer beschädigte Boeing 707, Korean Air Lines KAL 902, musste am 20. April 1978 nach Beschuss durch Raketen auf einem zugefrorenen See in der Arktis notlanden. Informationen dazu sind zu finden auf „This Day in Aviation“: https://www.thisdayinaviation.com/tag/boeing-707-321b/

Mit den Jahren hatte ich auch mehrere Tausend Stunden im Cockpit von Verkehrsflugzeugen zugebracht. Ich wusste, wie ein Jumbo bei Nacht aussieht, wenn man ihm in über 10 km Höhe begegnet: Ruhig zieht er seine Bahn, die Positionslichter leuchten grün, weiß und rot. Dazu blinken rote Kollisionswarnlichter, blitzten weiße Strobe-Lights, aus manchen der Fenster dringt Licht in die Nacht. Andere Fenster sind dunkel, die Blenden sind heruntergelassen, vielleicht schlafen auch die Passagiere. Wenn der Mond scheint, spiegelt sich manchmal das Mondlicht an der glatten Außenhaut des siebzig Meter langen Riesen. Und dann, wenn er nahe an einem vorbeifliegt, zieht er im Mondlicht eine silberne Schleppe aus Wasserdampf hinter sich her durch die Nacht.

Wie gesagt, ich dachte, ich wüsste wie man´s macht. Aber in jener Nacht – man sagt, die Crew habe die Trägheitsnavigationsanlagen falsch programmiert – ging letztlich alles ganz anders: Die Boeing 747 flog Richtung Sachalin, eine sibirische Insel, ein militärisches Sperrgebiet. Es wurde kein Warnschuss abgegeben, kein „Flügelwackeln“ neben dem Cockpit des Jets. Die Gespräche zwischen Jägerleitstelle und dem Kampfpiloten sollen nur sehr kurz und knapp gewesen sein. Dann: Befehl – Ausführung. Der Pilot hatte abgedrückt! Die Rakete war los, und jagte mit Überschallgeschwindig-

keit dem Riesen nach. Wenn ich meine Augen schließe und versuche, dieser Rakete mit den Augen des sowjetischen Jagdfliegers zu folgen, frage ich mich, ob die Sowjets ihre zivilen Ziele in ihrer Sprache auch „Zombies“ nannten – „lebende Tote“. Gerade in jenen Sekunden, die die Rakete noch brauchte, um ihr Ziel zu erreichen, wäre ausgerechnet diese NATO-Terminologie die treffende gewesen …

Die Russen hatten – ohne Warnung – ein vollbesetztes Verkehrsflugzeug abgeschossen! Das war für mich persönlich der absolute Höhepunkt des Kalten Krieges gewesen.

Auf dem Flugplatz Laage – eine ehemalige NVA Abfangjägerbasis – 1996

Ende Januar 1996 war ich in Sachen Nachtpost unterwegs. Dabei ergab sich ein Flug zu einem Flugplatz, auf dem Ende der achtziger Jahre sowjetische Kampfflugzeuge stationiert gewesen waren, unsere potenziellen Gegner von damals. Der Name des Flughafens ist Laage. Er liegt südöstlich von Rostock. Heute wird er von unseren Boeing 737 im Nachtpost-Netz angeflogen.
Nachdem ich 1978 zur Lufthansa gegangen war, wurden in der DDR nach und nach die alten MiGs gegen die modernsten Kampfflugzeuge ausgewechselt worden, die die Russen bis dahin entwickelt hatten: Die NVA bekam die russische MiG-29.
Nun, die Verhältnisse im Osten Deutschlands haben sich bekanntlich sehr geändert. Der Ostblock ist zerfallen, die DDR gibt es nicht mehr, ebenso wenig die NVA, die „Nationale Volksarmee“. Nur eines ist geblieben: Die russischen MiG-29 sind immer noch in Laage stationiert. Nur werden sie heute von der Bundesluftwaffe geflogen! Russische MiGs fliegen für die NATO! Wenn mir das damals jemand prophezeit hätte, ich hätte geglaubt, der spinnt.

Nach Laage kam ich zusammen mit meinem Ersten Offizier in der Nacht vom 1. auf den 2. Februar 1996. Und das kam so:

In der Nacht davor hatten wir die Nachtpost von Köln nach Berlin-Tegel geflogen und waren ins Hotel gefahren. Am Abend wurden wir dort von unserem Crewbus wieder abgeholt. Die Fahrt ging hinaus aus Berlin zum Flughafen Berlin-Schönefeld, früher der Staats-Flughafen der DDR. Heute ist dort eine Flugzeugwerft der Deutschen Lufthansa, in der u.a. Boeing 737 gewartet werden. Dort stand unsere Maschine, die eine größere routinemäßige Kontrolle, einen sogenannten C-Check hinter sich hatte. Wir mussten das Flugzeug erst mal suchen, schließlich fanden wir es in einer der großen Hallen, deren Tore noch fest verschlossen waren. Unter hellem Scheinwerferlicht huschten noch ein paar Mechaniker um die Maschine herum. Als wir nachfragten, erfuhren wir, dass alle Arbeiten abgeschlossen seien und nur noch die letzten Geräte aus dem Weg geräumt werden müssten.
„Hier riecht´s wie mitten in einer Büffelherde“, lästerte der Erste Offizier. Er meinte die neuen Ledersitze, die hier in Schönefeld im Rahmen des C-Checks in die Passagierkabine eingebaut worden waren. Nach und nach sollte unsere ganze Flotte damit ausgerüstet werden. Und tatsächlich, bis heute stinkt es in unseren Maschinen vor dem Ein-

schalten der Klimaanlage wie in einem Lederjackenladen.
Bald waren die Mechaniker von Bord und ich konnte im Cockpit meine Systemtests durchführen, während der Copilot draußen seinen Rundgang ums Flugzeug machte. Wir hatten unsere Papiere kontrolliert und den Flugplan berechnet, der verspätet an Bord gebracht worden war. Dann waren wir soweit. Langsam fuhren die Hallentore zur Seite. Ein Traktor drückte unser Flugzeug hinaus in die Nacht. Ich schloss mein Cockpitfenster. Es konnte losgehen! Wir starteten mit etwa 15 Minuten Verspätung, leer, ohne Nutzlast, ohne Passagiere, ohne Stewardessen. Ein Ferry-Flug, die Überführung einer Maschine aus der Werft zu ihrem ersten Einsatz.
In Schönefeld hatten wir den ganzen Flughafen für uns. Wir waren die einzigen, die von hier einen Nachtflug machten. Der Flug rüber nach Laage dauerte nur knapp 20 Minuten und wir konnten dort eine seltene Gelegenheit nutzen: Einen Präzisionsradar-Anflug. Damit konnte ein Pilot ohne Funknavigationsausrüstung vom Radarlotsen quasi über Sprechfunk „heruntergesprochen“ werden. Diese Anflugart wird nur noch von Militär angeboten und praktiziert. Ich nahm gerne die Gelegenheit zum Üben war, denn wir würden diesen „PAR“-Anflug sonst nur im Notfall nutzen.

MiG-29, NATO Codename „Fulcrum“, in den Farben der Deutschen Luftwaffe. Die Flugzeuge wurden später für einen Euro an Polen verkauft. Polen bot nach der russischen Invasion an, sämtliche MiG-29 an die Ukraine abzugeben …

Foto: Wikipedia

Kurz vor dem Endanflug fragte plötzlich der Fluglotse: „Sollen wir Sie vom Flugzeug abholen?“
Der Erste Offizier sah mich fragend an.
„Sag einfach: Ja, gerne“, ermunterte ich ihn grinsend.
„Ja, gerne“, antwortete mein Copilot über Funk.
„Gerne was?“, fragte er mich danach einigermaßen überrascht.
„Gerne eine Runde fliegen“, erklärte ich (ein Kollege hatte mich ein paar Tage vorher eingeweiht). „Die wollen uns den MiG-29 Simulator fliegen lassen!“
„Ist ja nicht möglich!“
„Ist doch möglich. Das machen die fast jede Nacht, wenn wir kommen. Ich glaube, die wären beleidigt, wenn wir diese Einladung ablehnen würden.“
Nach der Landung rollten wir auf dem uns noch unbekannten Flughafen über die stockfinsteren Rollwege zu der uns zugewiesenen Parkposition. Nachdem das Bodenstrom-Aggregat angeschlossen war, schaltete ich die Triebwerke ab und öffnete das Fenster. Frische, eiskalte Nachtluft strömte ins Cockpit, während der Copilot hinter mir die Notrutschen wieder aushängte, die wir für uns zwei scharfgemacht hatten. Im klaren Dunkel draußen verebbte der letzte Lärm, als unsere Strahltriebwerke herunterliefen. Dann konnte ich auch die anderen Geräusche von draußen wahrnehmen: das Klappern von Schritten auf der eilig herangefahrenen Fluggast-Treppe, das Pfeifen unserer Kühlgebläse, den schrillen Ton der beiden elektrischen Hydraulikpumpen aus dem offenen Fahrwerksschacht, dann das dumpfe Klopfen an unserer vorderen Tür. Das war nicht Höflichkeit, sondern Vorschrift. Wenn jemand von außen einfach die Tür aufreißen würde, bevor die Notrutschen wieder von innen gesichert sind, gäbe es hinterher sicher eine Menge unangenehmen Schreibkram zu erledigen …
Der Handling-Agent kam direkt zu uns ins Cockpit. „Guten Abend, die Herren. Hatten Sie einen guten Flug?“
Papiere wurden ausgetauscht, er bekam den alten Ladeplan (da stand heute nur unser Leergewicht drauf). Wir begannen gleich in den neuen Unterlagen zu wühlen und den Treibstoff für den Nachtpost-Flug zu berechnen. Ich unterschrieb eilig und reichte ihm die Kopie nach hinten. Draußen hörte ich, wie sich Motorengeräusche aus dem Dunkel näherten.
„Da kommt Ihr Wagen, Herr Kapitän.“
Er wusste also schon Bescheid.
„Kommen Sie klar hier alleine mit der Maschine und dem Betanken? Wir schalten einfach alles aus. Der Bodenstrom müsste doch zum Tanken ausreichen, oder?“
„Sie brauchen sich keine Sorge ums Flugzeug zu machen. Ich bleibe hier, bis Sie wieder da sind. Dann wird auch die Beladung fertig sein.“
Ich konnte es kaum glauben. Wir waren die Piloten, eigentlich zum Arbeiten hier, verantwortlich für den Betrieb eines großen Verkehrsflugzeugs. Aber die Hauptsorge unseres Mitarbeiters vor Ort galt unserem nächtlichen Vergnügen! „Ist es in Ordnung, wenn wir eine Viertelstunde vor Abflug wieder hier sind?“, fragte ich zaghaft, und kam mir schon ein wenig unverfroren dabei vor.
„Lassen Sie sich ruhig Zeit. Wir machen das hier schon …“

Unten an der Treppe stand ein junger Unteroffizier in der blauen Uniform der deutschen Luftwaffe. Ich reichte ihm die Hand: „Peter

Klant, einen schönen guten Abend.“ Ich stellte ihm den Ersten Offizier vor.
„Steigen Sie ein, wir haben schon alles für Sie vorbereitet.“ Schon fuhren wir aus dem Flutlicht heraus in die Dunkelheit. Ich überlegte noch, ob ich mein Cockpitfenster wieder geschlossen hatte. Ich hatte. Dann versuchte ich ein Gespräch anzustoßen: „Und wann haben Sie Feierabend?“

Unser Fahrer blickte kurz nach hinten: „Ich habe schon lange Feierabend. Ich fahre Sie in meiner Freizeit. Sonst ist ja abends nichts weiter los. Wenn Sie abgeflogen sind, wird hier überall das Licht ausgemacht.“

Die Fahrt ging über einen schmalen Fahrweg, vorbei an grasbewachsenen Flugzeugbunkern, sogenannten Sheltern. „Die hier sind leer“, wurde uns erklärt. „Die Maschinen stehen weiter hinten. Nächstes Mal können Sie sich gerne die Flugzeuge ansehen.“ In der Ferne schien in einem flachen Gebäude noch Licht zu brennen. Ein befestigter Weg führte von dort zur Fahrstraße. Am Ende dieses Weges stand ein Wachposten einsam in der Kälte. Als er von unserem Scheinwerferkegel erfasst wurde, sah man, dass er weder einen Mantel noch eine Waffe trug. Es war auch kein Wachposten, sondern ein Offizier. Es war der Kommandant des Flugplatzes, der dort draußen auf uns wartete: „Schön, dass Sie kommen“, begrüßte er uns, als wir ausstiegen. Eilig gingen wir ins Warme. Dort kamen wir in eine kleine Halle mit mehreren Schaltpulten. Drei weitere Männer warteten dort. Wir wurden vorgestellt. Einer der drei war der Chef des Simulators, der zweite ein Zivilist, ein Computertechniker. Ich glaube der dritte, den ich nur kurz begrüßte, war einer der Piloten.

„Wir haben schon alles für sie vorbereitet, die Maschine läuft schon.“ Der Simulator-Chef zeigte uns die Konsolen. Dort waren eine Reihe Cockpitinstrumente eingebaut, allermodernster Bauart. „Russische Präzisionsarbeit“, meinte er. „Nur ein paar zusätzliche westliche Computer haben wir erst kürzlich dazubekommen.“ Er lächelte. Seinem Sächsisch nach arbeitete er nicht erst seit gestern hier. Dieser Spezialist hatte wohl schon zu NVA-Zeiten den Simulator unter Kontrolle gehabt. Der Rest der Leute stammte offenbar komplett aus dem Westen.
In einer Ecke der Halle, in Blickweite der Steuerkonsolen, sah ich das Rumpfvorderteil einer MiG-29 mit dem Cockpit. Die schwere Glashaube stand hoch geöffnet, vorne vor der Frontscheibe war ein Monitor montiert.
„Gehen wir gleich hin. Ich weiß, Sie haben nicht viel Zeit.“ Ich ließ meinem Copiloten den Vortritt. Er ließ sich auf dem Schleudersitz nieder, während ihm der Chef die Instrumente und den Schubhebel erklärte. Da gab es etliche Unterschiede zu einem westlichen Verkehrsflugzeug.

„Im Anflug werden Sie eine russische Stimme hören.“ Er tätschelte die offene Haube. „Ignorieren Sie das einfach. Das ist wegen der Haube.“ Nachdem mein Copilot den Kopfhörer aufhatte, wandte sich der Chef den Steuerkonsolen zu. Von dort aus sprach er über Funk mit meinem Kollegen. Ich blieb am offenen Cockpit stehen und sah, dass er Gas gab. Nach wenigen Sekunden hob die MiG ab, die Landebahn vorne auf dem Bildschirm verschwand unter der Flugzeugnase und schon flog mein Co nach Instrumenten. Ich klopfte ihm auf die Schulter: „Pass auf

die Querlage auf.“ Tatsächlich hatte die Maschine schon 60 Grad Querlage, weil der russische künstliche Horizont so fremdartig anders anzeigte als das uns vertraute Instrument. Von der Konsole her kamen ein paar Radaranweisungen, ein paar Tipps zur Triebwerksleistung, und schon kam vorne auf dem Bildschirm wieder die Landebahn in Sicht. „Cleared for touch and go!“ kam es aus dem Lautsprecher. Aufsetzen und Durchstarten. Schon war die Maschine wieder in Platzrundenhöhe.

„Jetzt überdrücken Sie mal die Sicherung am Gashebel und dann ganz nach vorne schieben für vollen Nachbrennerschub. Steigen Sie auf 15.000 Fuß!“ Die Beschleunigung war unglaublich. In Sekunden passierte der Geschwindigkeitsmesser dreihundert, vierhundert und fünfhundert Knoten. Ich versuchte zu assistieren: „Nimm die Nase noch höher, los, los.“ Und so rasten wir in einem 60° Steigwinkel mit über 600 Knoten – also schneller als der Schall – durch die zugewiesene Höhe.
Der Lautsprecher: „15.000 Fuß. Ganz schön rasant, nicht wahr! Jetzt hilft nur noch, die Maschine auf den Rücken zu legen und zu ziehen.“

Nach diesem Kunstflugmanöver hatte mein Kollege die MiG-29 wieder im Horizontalflug, immer noch mit Überschallgeschwindigkeit. Mit dem Autopiloten für einen Moment eingeschaltet, stieg er schnell aus. Ich nahm auf dem Schleudersitz Platz. Als ich den Kopfhörer aufhatte, erklärte mir der Mann am Kontrollpult die Anzeigen auf meinem Sichtgerät. „Sie werden angegriffen. Sehen Sie das Ziel?“ Ich fummelte wie angewiesen an den Waffenschaltern, während ich, das Flugzeug von Hand manövrierend, das Ziel ins Visier brachte. Dann drückte ich ab.
„Moment … Die Rakete löst sich nicht“, quäkt es überrascht aus meinem Kopfhörer.
„Und was nun?“
„Ja, ich würde sagen, jetzt haben Sie schlechte Karten.“

So schnell könnte also eine militärische Karriere enden. Ich warf einen Blick auf die Uhr. Zeit umzukehren. „Jetzt sind Sie sicher froh, dass Sie sicher am Boden sitzen“, lästerte ich ein wenig. „Die Post wartet, bitte geben Sie mir Radarführung zurück zum Platz.“
Mit 300 Knoten kurvte ich in den Endanflug ein. Das waren gut 520 Stundenkilometer. Mit dem Steuerknüppel zwischen den Beinen flog sich die Maschine fast wie ein Segelflugzeug. Da kam die Frauenstimme mit einem erotischen Touch. Sie flüsterte mir etwas auf Russisch ins Ohr. Einfach unglaublich. Voll die Sächsin, aber sie hatte den Russen ihre Stimme geliehen.
„Das ist der Computer. Er will Ihnen sagen, dass Ihre Haube nicht verriegelt ist.“ Das stimmte, die Haube war ja weit geöffnet, und mein Copilot beugte sich zu mir ins Cockpit: „Wahnsinnsstimme was?“
Ich stellte mir vor, wie sie einem MiG Piloten im harten Tiefflug auf Russisch zusäuselte: „Mein Süßer, leider – ich muss es Dir sagen – leider brennt jetzt Dein Motor.“ Wir haben für so etwas nur eine Feuerglocke.
Mit knapp 350 Stundenkilometer setzte ich auf der Landebahn auf. Die Nase hatte ich weit hochgezogen, wirklich wie bei einem Segelflugzeug. Es war an der Zeit, sich an die Worte des Simulator-Chefs zu erinnern: „Das ist ein russisches Flugzeug. Mit den Pedalen können Sie da nicht bremsen.“ Ich musste den Gashebel loslassen und umgrei-

fen. Das modernste Geschoß russischer Bauart hatte eine Bremse, genau wie die Pferdekutschen am Drachenfels! Unten am Steuerknüppel gab es einen Hebel, den ich ziehen musste …

Wir mussten uns sputen, zu unserer Boeing zurückzukommen. Man hatte jedem von uns noch eine schnell ausgedruckte Urkunde fertiggemacht, zur Erinnerung an unsere Flüge. „Wir freuen uns immer, wenn wir mal richtige Piloten hier haben“, meinte der Flugplatz-Kommandant beim Abschied.
Auf unserem folgenden Nachtflug – vollgepackt mit grünen Postsäcken – unterhielten wir uns noch lange über den Besuch im Simulator. Wir stellten fest, wie einfach die MiG doch zu fliegen sei. Und wir kamen zu dem Schluss, dass es beim Militär eben nicht nur ums Fliegen ging. Die mussten sich auf andere Dinge konzentrieren, um Leben und Tod damit kämpfen. Als die Amerikaner in England auf der Luftfahrtschau zum ersten Mal eine MiG-29 vorgeführt bekamen, waren sie zutiefst erschrocken, was man damit alles fliegen kann. Für uns Verkehrsflieger der Höhepunkt – die Landung – das kommt bei der Luftwaffe erst nach der „Arbeit“. Alles in allem fanden wir die Maschine höchst unpraktisch:
„Was kann man damit machen? Kein Passagier hat Platz, man kann nicht einmal einen Kasten Bier damit transportieren.“

Was ging jetzt eigentlich in den deutschen Offizieren vor? Sie hatten uns erzählt, dass es immer schwieriger würde, die erforderlichen Flugstunden genehmigt zu bekommen, um fit zu bleiben. Sie mussten auch schon mal Abgeordnete in den Simulator setzen. Die hatten schließlich zu entscheiden, ob wir immer noch genug Feinde hatten, um diese Kampfmaschinen weiter zu finanzieren. Was macht man als Berufssoldat, wenn man keinen Feind mehr hat?

Meine Copiloten erzählen – 1996

Die Geschichten von früher holen mich immer wieder ein. Einer meiner Copiloten war früher Tornado für die Bundesluftwaffe geflogen. Wir unterhielten uns über die nukleare Bedrohung im Kalten Krieg. Er erzählte mir, dass er einmal im Monat hinunter in den Keller musste, in einen verschlossenen Raum. Der Panzerschrank wurde geöffnet und er studierte die streng geheimen Pläne und Unterlagen für seine persönlichen Ziele im Osten. Der Tornado konnte bekanntlich auch Atomwaffen tragen.
„Was waren das für Ziele?“
„Nun, hauptsächlich Flugplätze, Radaranlagen und Kommandobunker.“ Auf das hauptsächlich wollte ich irgendwie nicht näher eingehen. Ich wollte gar nicht wissen, ob die Ziele auch in Städten lagen. Aber die Kommandobunker, das interessierte mich. „Du meinst solche Bunker, wie unsere Jägerleitzentralen?“
„Genau.“

Boeing 737-300, mein Arbeitsplatz von 1992 bis 2001
Postkarte, Sammlung des Autors

„Und die sollten mit Atomwaffen vernichtet werden?“
„Auch mit Atomwaffen.“
In den Siebzigern hatte man uns immer wieder erklärt, die russischen Marschflugkörper würden unsere Radarstellung im Ernstfall auch mit Atombomben einzuäschern versuchen.
Jetzt wusste ich, diese Idee beruhte auf freundlicher Gegenseitigkeit.

Ein anderer Copilot flog früher auf der anderen Seite, in der DDR. Seine Aufgabe war es, die Staatsmaschine zu fliegen. Sehr oft hat er Erich Honecker als Passagier befördert. Er war auch damals mit ihm zum Staatsbesuch im Westen gewesen. Als Zombie sozusagen. Ich erzählte ihm von meiner früheren Tätigkeit bei der NATO-Luftverteidigung. Im Ernstfall hätte ich womöglich auf ihn schießen sollen! Heute, da wir gemeinsam in einem Cockpit saßen, gemeinsam einen Jet steuerten, konnten wir uns das beim besten Willen nicht mehr vorstellen.

Kiew – Ukraine – Mai 1993

Ein routinemäßiger Anflug. Die Wolken versperrten die Sicht auf die Landschaft, aber wir wussten, sie war flach und eben. Keine hohen Hindernisse. Das war gut so, denn die Radarführung war etwas unkonventionell. Damit hatten wir rechnen müssen, denn wir flogen hier nicht im High-Tech-Mitteleuropa herum, sondern weit im Osten, über der Ukraine. Wir waren im Anflug auf den Flughafen von Kiew.
Kiew ist nur knapp 2 1/2 Flugstunden von München weg, und von dort kamen wir gerade. Es war mein erster Anflug auf die Stadt, seit ich als Kapitän auf der Boeing 737 fliege. Als wir auf dem Vorfeld unsere Parkposition erreicht hatten, fühlte ich mich fit genug für einen Versuch. Ich wollte der Entspannung zwischen Ost und West doch mal auf den Zahn fühlen. Unsere planmäßige Bodenzeit in Kiew betrug an jenem Tag eine Stunde und 40 Minuten, 30 Minuten reichen aus, eine 737 „umzudrehen“. Ich hatte also reichlich „freie Zeit“. Auf der Tower-Frequenz fragte ich einfach, ob es möglich sei, mal auf einen Sprung vorbeizukommen.
„Selbstverständlich“, kam die Antwort in einem sehr guten Englisch. „Sie sind herzlich willkommen.“
Mein Copilot wollte an Bord bleiben, also brauchte ich mich um unsere Maschine nicht zu sorgen. Als die Passagiere von Bord waren, kam der Stationsleiter ins Cockpit und brachte die Papiere für den Rückflug. Wir unterhielten uns ein wenig und dann sagte ich ihm, er solle sich mit allen Problemen an den Ersten Offizier wenden, ich sei „mal eben“ auf dem Tower. Der Stationsleiter fiel aus allen Wolken.
„Aber das geht doch nicht. Das gibt Schwierigkeiten. Das können Sie unmöglich machen. Sie müssen an Bord bleiben, sonst kommen wir in Teufels Küche.“ Der Stationsleiter war sichtlich nervös.
Da war ich platt. Nicht der ehemals sozialistische Staat machte hier die Schwierigkeiten, sondern unser Lufthansa-Mann vor Ort. Um diese Aufregung zu verstehen, muss man die Bedingungen kennen, die bisher im Ostblock vorgeherrscht hatten. Natürlich brauchen wir zur Einreise ein Visum. Das war nur für Moskau gültig. Außerdem galten Flugsicherungseinrichtungen im Osten in der Vergangenheit stets als militärisches Sperrgebiet. Da durfte man nicht mal nach dem Weg dorthin fragen. Was den Umgangston

Das Terminal im sowjetischen Stil der 1950er-Jahre mit dem Kontrollturm. Als ich 1993 erstmals nach Kiew flog, war dieser Gebäude-Komplex noch in seiner ursprünglichen Form erhalten. Aeroflot Postkarte, ca. 1965. Sammlung des Autors

anging, so waren die Deutschen selbst führend: In Prag wollten einmal meine Kollegen die Crew einer nebenan parkenden Interflug-Maschine zum Kaffee zu uns einladen. Sie wurden schon weggejagt, bevor sie überhaupt nur den Fuß auf die andere Flugzeugtreppe setzten konnten.

Ich war es leid, mich bevormunden zu lassen. „Was ich muss, das können Sie ruhig mir überlassen“, meinte ich nur. „Ich habe den Besuch bereits mit den Fluglotsen vereinbart.“ Das konnte er kaum glauben.

„Aber sie haben keinen Wagen“, bemerkte er erleichtert.

„Das macht nichts, ich gehe einfach zu Fuß rüber.“ Der Turm war auf einem der uralten Flughafengebäude, gar nicht weit von unserem Flugzeug entfernt. Davor standen etliche Militärfahrzeuge.

„Unmöglich, das kann ich nicht zulassen.

Aber ich kann Sie auch nicht aufhalten. Ich schicke Ihnen wenigstens meine Assistentin mit, die schleust Sie durch.“ Er drehte sich um und rief etwas nach hinten.

Die Assistentin hatte ich bereits beim Hereinrollen in die Position unten stehen gesehen. Eine junge, hübsche Frau, sehr schicke Uniform, kurzer Rock, lange Beine.

Mit dieser Dame ging ich nun gemeinsam die Flugzeugtreppe hinunter. Der Stationsleiter selbst war schon am Horizont verschwunden, er musste sich um eine andere Maschine kümmern.

„Der Chef ist heute etwas nervös“, meinte sie erklärend.
„Ich hab´s gemerkt.“
„Heute ist auch so viel zu tun hier.“
„Sie brauchen mich nicht zu begleiten, ich finde den Weg schon selbst.“
„Er besteht aber darauf, dass ich Sie hinbringe. Falls es Schwierigkeiten gibt.“

Noch bevor ich der Assistentin in ihr Auto folgen konnte, sauste ein alter klappriger Militärjeep hupend auf uns zu. Er war wohl einmal mit Tarnfarbe bemalt gewesen, hatte aber zusätzlich noch ein paar gelbe Markierungen, die ihn als „Follow-Me“ kennzeichneten.
Innen drin lag allerlei Flugsicherungsausrüstung, Werkzeuge und Material kreuz und quer durcheinander. Quietschend kam der Wagen neben uns zum Stillstand. Der Fahrer legte sich quer und die Beifahrertür flog auf: „Hello Captain! Come in.“
Es war an der Zeit, mich meiner Fesseln zu entledigen – mochten sie auch noch so hübsch sein. Noch bevor die Assistentin den Mund aufmachen konnte, saß ich in dem Jeep und wir verschwanden mit heulendem Motor am Horizont.
„Mein Name ist Anatoliy Aschenko. Ich bin Fluglotse, oben auf dem Tower. Wir hatten eben miteinander gesprochen.“
Er musste mich fast anschreien gegen den Motorenlärm. Der Motor hatte vielleicht früher einmal einen Panzer angetrieben.
Ich stellte mich vor.
„Ich freue mich wirklich, dass Sie uns einmal besuchen wollen.“ Sein Englisch war ausgezeichnet. „Da habe ich mir gedacht, ich hole Sie am besten gleich selbst ab.“
„Vielen Dank. Früher wäre so ein Besuch undenkbar gewesen.“
„Ja früher“, lachte er. „Hier hat sich so viel verändert. Aber sehen Sie selbst.“ Er stoppte den Wagen vor einem uralten Gebäude, das durchaus in den Sechzigern ein stattliches Flughafengebäude gewesen sein musste. Oben drauf war der Tower, der Kontrollturm der Flugsicherung.
Wir eilten durch einen langen Gang, vorbei an vielen Uniformierten, die freundlich grüßten. Niemand behelligte mich, keiner wollte meinen Pass sehen. Soldaten saßen auf alten wackligen Stühlen hinter den zumeist weit offenen Türen der Büros, deren Funktion ich nicht erkennen konnte. Wir stiegen die dunklen Treppen hinauf zum Turm. Oben auf der Tower-Plattform wurde es wieder hell. Es war ein riesiger, fast leerer Raum, rundherum mit Fenstern hinunter auf den Flugplatz. Man hatte einen hervorragenden Rundumblick auf das Vorfeld, die Rollwege und die beiden parallelen Start- und Landebahnen. Ein Teil des Kontrollraums war abgetrennt. Wo wir hereinkamen, waren viele der Kontroll-Konsolen, Radargeräte und Funkeinrichtungen mit vergilbten Laken abgedeckt. Ich war überrascht: Keiner da?
„Nein, nein, hier geht’s lang.“ Anatoliy führte mich um die Abtrennung herum in den anderen Teil des Towers. Dort stellte er mich seiner Crew vor. Händeschütteln und großes Hallo. Ein westlicher Flugkapitän hier oben, das war schon eine kleine Sensation. Die anderen Controller sprachen nur Russisch. Anatoliy erklärte mir seine Arbeit und erzählte ein wenig von der Geschichte dieses riesigen leeren Flughafens.

„Früher war hier wirklich noch etwas los. Da brauchten wir alle Konsolen und Geräte, da hatten wir auch viel mehr Personal hier oben. Zurzeit haben wir etwa 60 Flugbewegungen

am Tag. In meiner besten Zeit hier hatten wir 60 Flugbewegungen in der Stunde!“ Also etwa so viel Verkehr wie heute in Frankfurt. Ich sah mich um. Fast alle Geräte hier sahen so aus, als ob sie in den fünfziger, vielleicht auch in den sechziger Jahren installiert worden seien. Eine ideale Filmkulisse für einen Fliegerfilm aus jener Zeit. Nur dass diese Geräte immer noch benutzt wurden. Anatoliy erklärte mir das Präzisionsradar, nach dem er mich – als der Englisch sprechende Lotse – an den Platz herangeführt hatte. Ein Klotz von einem Radarschirm mit dicken fetten grünen Echos einer anfliegenden Maschine. Darüber war das einzige moderne Equipment des ganzen Towers: ein unscheinbarer Computermonitor. Darauf in Farbe eine Flugsicherungskarte mit den Anfluggrundlinien zu den Landebahnen. Ein kleines farbiges Echo kurvte gerade auf den Endanflug ein. Eine Wahnsinns-Verbesserung gegenüber der Darstellung auf dem Dampfradar darunter. „Was ist das hier für ein Gerät?“
„Captain. Das ist natürlich aus dem Westen. Brandneu. Aber noch nicht für die Flugsicherung zugelassen. Steht erst mal nur zum Angucken da.“
„Nach welchem Gerät haben Sie mein Flugzeug denn reingelotst?“

Er durfte es nicht aussprechen. Aber er lächelte und tippte auf den kleinen neuen Monitor. „Nach dem hier natürlich.“
„Wir haben wieder neuen Kram mitgebracht“, verriet ich ihm. „Heute hatten wir fast 200 kg Computer-Teile im vorderen Frachtraum. Vielleicht ist wieder was für Sie dabei …“
Wir wechselten das Thema. Die Landebahnen. Warum wir immer nur die eine zugewiesen bekamen.
„Wir haben den Flughafen geteilt: Eine Bahn ist für den Zivilverkehr. Da sind Sie gelandet. Und diese da“, er zeigte hinaus durch die Panorama-Fenster “diese da ist für das Militär. Sie werden es kaum raten, wer hier jetzt stationiert ist.“
Ich hatte wirklich keine Ahnung.
„Hier leben jetzt Soldaten auf dem Flughafengelände, die kommen direkt aus Ost-Deutschland. Elitepiloten. Leider ist heute kein Geld mehr da, und die Jungs kommen kaum noch zum Fliegen.“

Da waren Sie also, unsere „Feinde“ aus dem Kalten Krieg. Abgestellt, ausgemustert, von ihrem Staat fast so behandelt wie ihre Flugzeuge. Sie wurden nicht mehr gebraucht … Meine Zeit war knapp bemessen. Als ich mich von den Leuten verabschiedete, ärgerte ich mich, dass ich nicht irgendein Lufthansa-Souvenir für die Tower Crew dabei hatte. Eine Postkarte mit unserer Boeing 737 drauf oder so etwas.
Anatoliy brachte mich zurück zu unserer Boeing. Auf dem Weg durch die Flure fragte er verschmitzt: „Wollen Sie sich im Abflug einmal Kiew anschauen?“ Klar wollte ich.
„Das lässt sich einrichten. Wie tief … Ich meine, wie tief wollen Sie fliegen?“ Ein beinahe unsittliches, verlockendes Angebot.
„Mindestsicherheitshöhe, so etwa 3.000 Fuß wäre nicht schlecht.“

Zurück an Bord erledigte ich meine restlichen Flugvorbereitungen. Und obwohl wir rechtzeitig fertig waren, kamen wir irgendwie erst mit 15 Minuten Verspätung los. So fand ich es kürzlich in meinem Flugbuch vermerkt. Als die Flugsicherungsfreigabe über Funk kam, stutzte der Erste Offizier: „3.000 Fuß? Wieso so tief? Was ist los?“

„Der Lotse will uns seine Stadt zeigen“, erklärte ich ihm.

Und so kam es, dass ich erstmals in meinem Leben eine Großstadt im Osten unterhalb einer Höhe von 1.000 Metern im gemütlichen Horizontalflug überfliegen durfte. Wir hatten den Autopiloten eingeschaltet und konnten in aller Ruhe hinausschauen. Als wir das Stadtzentrum und den Dnjepr überflogen hatten, kam eine ruhige, ausgeglichene Stimme aus dem Kopfhörer, die uns fragte:
„Genug gesehen?“
„Ja, vielen Dank, es war wunderschön.“

„Ok, Lufthansa, frei zum Steigflug.“ Wir schoben die Gashebel rein, flogen durch ein paar Cumulus-Wolken in strahlenden Sonnenschein hinein. Bald kletterten wir auf über 10.000 Meter Höhe, auf unsere Reiseflughöhe für den Rückflug nach Deutschland.

„Nach Deutschland? Ost oder West?“
Diese Frage dürfte in unserem Leben endlich keine Rolle mehr spielen.

Der Flughafen Kiew Boryspil

Der internationale Flughafen Kiew Boryspil entstand 1959 auf Anordnung des Ministerrats der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik durch Umwidmung eines vorhandenen Militärflugplatzes. Der erste zivile Flug, der hier abgefertigt wurde, war ein Linienflug mit einer Tupolew Tu-104, der am 1. Juli 1959 mit 100 Passagieren aus Moskau kam. Leningrad war das zweite Ziel, das von Kiew-Boryspil ab 1960 angeflogen wurde. Das Terminal und der Tower auf der weiter oben abgebildeten Aeroflot-Postkarte stammt aus jener Zeit. Das historische Terminal war bis zur Jahrtausendwende das Hauptterminal des Flughafens. Bis zum Ende des Kalten Krieges und dem Verfall der Sow-

Ein neueres Luftbild des Flughafens Kiew Boryspil zeigt das historische, nun modernisierte Terminal B und den Kontrollturm. Presseseite auf https://kbp.aero/en

jetunion waren auch Militärflugzeuge auf dem Flughafen stationiert, zuletzt eine Transporteinheit der Russischen Luftwaffe.
Boryspil schrieb 1979 sowjetische Luftfahrtgeschichte, denn der Platz erhielt als erster Flughafen in der UDSSR ein Instrumentenlandesystem. Und zwar gleich zugelassen für CAT-II-Anflüge.
Als ich 1993 erstmals Kiew-Boryspil anflog, wurde unsere Boeing 737 noch vor dem alten Terminal abgefertigt. Auch der Tower war wie beschrieben noch in seinem ursprünglichen Zustand in Benutzung. Oben auf dem Tower konnte ich damals die ersten Anzeichen einer Modernisierung der Flugsicherung sehen.
Das Geld dafür kam vom Verkehrsministerium der soeben unabhängig gewordenen Ukraine. Das Ministerium reorganisierte 1993 den Flughafen zum „Boryspil State International Airport“. Eine Subdivision der Air Ukraine sollte den Flughafen managen. Nach und nach wurde über 15 Millionen US-Dollar in das erste Upgrade des Flughafens investiert.

2001 wurde die östliche der beiden parallelen Runways komplett neu gebaut.
2005 reichte das Terminal B, wie das historische Terminal aus den 1960er-Jahren heute heißt, nicht mehr aus und wurde in mehreren Schritten aus- und umgebaut.

Rechtzeitig zur Fußball EM 2012 wurde das seit 2008 im Bau befindliche, für über 200 Millionen US-Dollar komplett neu errichtetes Terminal D eröffnet. Dieser Bau liegt über einen Kilometer von den früher genutzten Terminals entfernt und reichte erstmal für die gesamte Abwicklung des Passagierverkehrs (15 Millionen Passagiere 2019). Daher wurden die Terminals A, B, und F im Jahr 2016 außer Betrieb genommen. Im Jahr 2019 wurde ein neuer Generalausbauplan für Kiew-Boryspil bekanntgegeben. Bis 2045 sollten Investitionen von 3,4 Milliarden Euro in den Flughafen gesteckt werden: Geplant waren unter anderem neue Terminals, die Erneuerung der West-Runway und neue Schnell-Abrollwege von den Landebahnen. Geplant war auch ein A380 Terminal. Dafür sollte das historische Terminal B abgerissen werden.

Nun ist alles anders gekommen für den Flughafen, für das Land und vor allem für die Menschen in der Ukraine. Der ukrainische Generalstab gab bekannt, dass der Flughafen Kiew Boryspil gleich am ersten Tag der russischen Invasion, am 24. Februar 2022, angegriffen wurde.

Wie groß die Schäden am Airport sind, darüber ist nichts bekannt. Die Webseite des Flughafens Kiew Boryspil ist immer noch online und scheinbar im Friedensmodus eingefroren. Der letzte Nachrichten-Eintrag ist vom 22. Februar 2022, zwei Tage vor der Invasion. Auf der Start-Seite steht ein TRAVEL ALERT – zu den COVID 19 Maßnahmen. Sogar alle ankommenden und abfliegenden Flüge werden auf der Webseite noch angezeigt. Alle mit dem Vermerk „Cancelled“ …

peter.klant@pilotundflugzeug.de

P.S.
Bis auf den letzten neuen Abschnitt „Der Flughafen Kiew Boryspil“ stammen alle Texte aus meinen persönlichen Aufzeichnungen von 1978 bis 1996.