

Berlin-Tegel (EDDT)

Letzte Landung Tegel

Er war zu seiner Eröffnung im Jahr 1974 einer der modernsten Flughäfen, genannt der „Flughafen der kurzen Wege“ und der Stolz des eingeschlossenen Berlins. Ich selbst hatte damals die Ehre als junger Ingenieur zum Gelingen mit beizutragen. Am 2. Juni, nach 38 Betriebsjahren, sollte nun endgültig Schluss sein. Ein guter Grund, dem berühmten Flugplatz mit einer Landung die letzte Ehre zu erweisen. Was seinerzeit für Tempelhof galt, gilt auch jetzt für Tegel.

Nun ist die BER-Eröffnung verschoben – sollen wir unseren Anflug auch verschieben? Klares NEIN. Das Chaos kann nur noch größer werden und eine Landung zu einem späteren Termin ganz unmöglich machen.

Ein wenig Organisation und Bürokratie ist schon notwendig. Wir wollen schließlich mit vier Maschinen einfallen. Was ist die günstigste Tageszeit, wenn die nicht enden wollende Perlenkette des IFR-Verkehrs etwas löcherig wird? Ein PPR-Formular muss für jedes Flugzeug eingereicht werden. Die Uhrzeiten werden noch mal geändert. Die Piloten müssen sich abstimmen. Eine Towerbesichtigung wird angemeldet. 9 Leute mehr in der Kanzel – da kann es schon eng werden und die Lotsen dürfen in ihrer Arbeit auch nicht gestört werden.

Wir haben einen Slot um 14 Uhr, um 16 Uhr müssen wir wieder weg sein. Alle Maschinen fliegen über Schönefeld ein. Und schon gibt es den ersten Stau am Meldepunkt SIERRA. Ein Flieger ist schon drin in der CTR und macht noch Fotos vom Tag der offenen Tür in BER. Die anderen Flugzeuge werden östlich der Runway Stück für Stück vorbei geleitet. Wir wollten gern direkt auf Nordkurs gehen und ein langen Anflug in TXL machen. Nein, geht nicht, Anflug nur über OSKAR im Westen. Und peinlich genau auf die Einhaltung der ED-R 146 achten.

Die Tegeler Lotsen sind freundlich und machen sogar noch Sonderwünsche möglich. Unser „simulated ILS-Approach“ wird anstandslos genehmigt. Wir beanspruchen die gesamte Kapazität des Flughafens: Die erste Maschine ist gelandet und bekommt seinen Follow Me. die 2. Maschine landet auf der 25L, die dritte auf der 25R (4000 m) und Nr. 4 ist im Final. Jeder genießt der Komfort des eigenen Geleitfahrzeugs. 4 Flugzeuge (2 x C172, 1 x C152, 1 x TB9) mit 4 Follow Me-Fahrzeugen auf der großzügigen Abstellfläche. Auch die Marshaller haben ihren Spaß. Es gibt ein Gruppenfoto mit Piloten und

Leuchtwesten.

Wie wir erfahren, hängt die Vergabe der Slots im Wesentlichen von der Verfügbarkeit der Abstellflächen ab. Recht unverständlich, denn Platz ist fast im Übermaß vorhanden. Wir werden wie Airliner aufgestellt. Da könnte man 10 mal so viele Kleinflieger unterbringen.

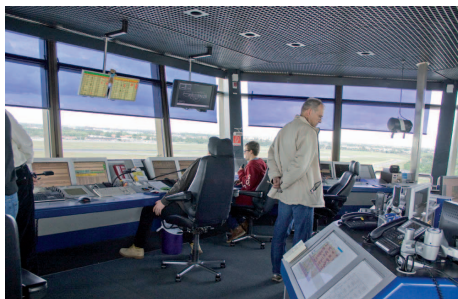
Die Fahrt Vom Abstellplatz zum Tower gleicht einer kleinen „Hamburger Hafendrundfahrt“. Am Vortag hatte der BVB das Pokalendspiel gegen den FC Bayern ge-



Neun Flieger mit 4 Flugzeugen auf dem Tegeler Vorfeld



Long final 26. „Cleared to land 26“



Entspannte Atmosphäre im Tower. Wir haben es mit Profis zu tun



Entspannte Atmosphäre auf dem Vorfeld nach der Landung

wonnen. Die Mannschaft ist gerade auf dem Rückflug. Der Airliner ist mit dem etwas sperrigen Schriftzug „Double Sieger 2012“ beklebt. Wer im richtigen Moment ankam, konnte noch einen kurzen Blick auf den Pokal erhaschen.

Eine Towerbesichtigung ist arrangiert. Im lockeren Gespräch mit den Lotsen ohne Reglementierungen können wir viele Fragen stellen.



Wir haben wahre Alleskönner vor uns: Das eine Ohr bei unseren Anliegen, das andere – fast beiläufig – am Lautsprecher und den Mund am Mikro. Eine souveräne Professionalität. Warum uns der Anflug von Schönefeld direkt in den langen Endteil von Tegel nicht genehmigt wurde? Keine Ahnung, die Tegeler Lotsen hätten damit kein Problem.

Es ist Zeit, den Rückzug anzutreten. Ein Stempel im Flugbuch sähe schon schön aus. Kein Stempel mehr da – ist wohl schon nach BER umgezogen. Aber wir kommen noch am Zoll vorbei. „Landung oder Abflug?“ Dann gibt den Ausreisestempel ins Buch.

Pünktlich heben wir wieder auf beiden Bahnen ab. Mission erfolgreich, Erlebnis perfekt!