

Mein 50 Km Überlandflug

5. Juli 2008

Als ich morgens aus dem Fenster sehe, sieht das Wetter gar nicht toll aus. Tiefe Wolkenbasis, man kann fast noch von Nebel sprechen und es fängt an leicht zu regnen. Meine ersten Gedanken sind: „Na, das wird heute wohl nur Schulungswetter werden“. Als ich dann noch im Internet den Segelflug-Wetterbericht lese, bestätigt mir dieser nur meine Vermutung: „Geringe, kaum nutzbare Thermik, zerrissen und durch Abschirmungen gestört“. Also packe ich nur die wichtigsten Dinge für normalen Flugbetrieb ein – Papiere, Thermikhut, Sonnen- und Ersatzbrille und eine Flasche Wasser. Doch ich gebe die Hoffnung auf fliegbares Streckenwetter nicht auf und packe vorsichtshalber noch eine Karte, Kniebrett, Taschenkalender, Kursdreieck und ein paar Stifte ein. Als ich am Flugplatz ankomme, hat sich das Wetter kaum verändert. Tiefhängende Wolken, Wind und der Boden ist sehr feucht. Auf einmal klingelt mein Handy und es ist Ulli dran. „Lars, mach dich bereit, heute um 13.00 Uhr könnte es ein relativ gutes Wetterfenster geben, wo du dich reinhängen kannst - eventuell Basis um 1400m und mäßige Thermik“. Ich springe fast vor Freude und spreche gleich mit Klaus Gutsche, dem diensthabenden Fluglehrer. „Das geht klar, wenn die Wolken hoch genug stehen, kannst du los“. Doch es ist erst kurz nach neun Uhr und das gibt mir Zeit, mich noch ein bisschen auf meinen Flug vorzubereiten. Jetzt kommt auch Rainer und ich berichte ihm gleich von meinem Vorhaben. Es freut ihn dies zu hören und sagt: „Pack dir dann gleich mal den Logger ein, dann kannst du den Flug auch Anmelden“. Aber erst einmal muss das Flugzeug –ich habe mich für die Ka 6 entschieden- aus der Halle geräumt werden. Doch Rainer empfiehlt mir lieber die Ka 8 zu nehmen, da sie im Falle einer Außenlandung robuster ist. Also schieben wir zu viert die Ka 8 aus der Halle und putzen sie erst einmal.

Am Start angekommen, ist es nicht viel später als elf Uhr. Das heißt noch mindestens zwei Stunden warten. Ich besorge mir den Logger und Olli hilft mir freundlicherweise ihn einzubauen. Meine Sachen habe ich nun auch alle im Flieger verstaut und bin eigentlich nun bereit. Die restliche Zeit verbringe ich nun damit, mich weiter auf meinen Flug –Grube Flugplatz ist das Ziel- vorzubereiten. Nun ist es halb eins und Klaus fragt mich noch einmal über die Strecke, Auffanglinien, Hindernisse, etc ab und zeichnet mir den letzten offenen Punkt in meinem Ausbildungsnachweis ab. Jetzt bin ich bereit, die Aufgabe anzugehen.



Jetzt ist auch Ulli noch mal gekommen und macht mir schnell noch mal Mut –es ist inzwischen nach eins und die Wolken hängen nicht höher als 600m GND- „noch ist der Sonnenhöchststand nicht erreicht, es ist noch alles offen“. Dann setzt er sich noch schnell in die Ka 8 und macht einen Erkundungsflug, wie hoch die Thermik denn jetzt reicht. Er landet und kommt gleich auf mich zu: „1000m sind es jetzt bestimmt, sprich' noch mal mit Klaus und dann flieg los“. Ich rede mit Klaus und hole mir meinen Flugauftrag - ich darf endlich starten.

Ich starte um 12.33 UTC (14.33 Ortszeit) ziemlich spät, doch noch ist nichts verloren. Das Seil fällt aus der Kupplung und ich mache sofort eine 180° Kehre, da hinter mir eine schöne Wolke steht. Ich komme unter der Wolke an und das Flugzeug fängt an zu zappeln – hier muss Thermik sein! Ich fliege ein kurzes Stück weiter und da ist er: ein Bart mit 1 m/s steigen. Ich kreise rechts ein und habe ihn sofort zentriert. Aus 1 m/s werden schnell 1,5 m/s und dann auf einmal Ausschläge vom Vario auf 4,5 m/s. doch das Steigen ist im Durchschnitt etwa 2 m/s. der Bart trägt mich verlässlich und ich freue mich, dass ich beim ersten Versuch gleich oben geblieben bin. Doch die Freude hält nicht lange an, der Bart trägt nur bis 850 m GND. Für meinen Abflug muss ich „mindestens 1000 m Höhe haben“ so Klaus. Ich ärgere mich ein wenig, dass die Wolken immer noch so tief hängen und suche den nächsten Aufwind. In 700 m

bekomme ich Anschluss an den nächsten Bart, diesmal bis 950 m GND. Der Bart löst sich auf und ich verlasse ihn, wieder Richtung Flugplatz, dort steht eine herrlich aussehende Wolkenstraße und endlich bekomme ich wieder Aufwind unter den Flächen - verlässlich mit 1 m/s bis auf 1000m. Doch in dieser Höhe bin ich den Wolken fast schon zu nahe und das Steigen wird immer stärker. Ich drücke nach steigere in Geschwindigkeit, um der Wolke nicht näher zu kommen und funke an den Start, ob ich auch mit 950m abfliegen dürfe. „Das ist auch in Ordnung, guten Flug!“. Ich gehe auf Kurs, direkt unter einer Wolkenstraße entlang, die nur um wenige Grad rechts von meiner Kurslinie abweicht. Ich schaue nach links und sehe, dass meine eigentliche Kurslinie in einem blauen Loch, komplett frei von jeglicher Wolke liegt.

Ich fliege recht schnell mit 130km/h und kann aufgrund der guten Steigwerte dabei noch meine Höhe halten. Plötzlich habe ich das Gefühl, als ob etwas direkt an mir vorbei geflogen sei. Ich vermute einen Vogel, doch dann merke ich, dass es Heu ist. Ich kann es kaum Glauben – in 980 m Höhe fliegt mir doch tatsächlich Heu um die Ohren! Von diesem Schrecken erholt fliege ich weiter unter der Wolkenstraße entlang. Über dem Wardersee habe ich noch etwa 800 m und mit den mahnenden Worten von Ulli im Hinterkopf „Gehe nicht tiefer als 700 m, dann ist alles safe und es sollte klappen“ mache ich mich daran, den nächsten Aufwind zu suchen.

In ca. 780m habe ich dann Anschluss an einen Bart, der direkt über dem Wardersee steht. Er trägt mich konstant mit 1-1,5 m/s in die Höhe und ich kurble ihn bis 1030m aus. Ich gehe wieder auf Kurs. Doch mit dem Gleitverhältnis der Ka 8 muss ich schon Bald wieder einen Aufwind aufsuchen, um oberhalb der 700 m zu bleiben.

Vor Ahrensböck bekomme ich wieder einen unter die Flächen und diesmal bis 1100 m. Ich fliege wieder weiter und beobachte die Wolken, die mir gar nicht gut gefallen. Meine Kurslinie ist immer noch unerreichbar und ich muss versuchen, hinter Neustadt wieder auf Nord-Westlichen Kurs zu kommen, um das blaue Loch zu umfliegen. Doch dafür muss ich erst einmal nach Neustadt kommen. Die Wolken vor mir fangen auf einmal an sich aufzulösen und ich muss jetzt den letzten Bart der Wolkenstraße auskurbeln. Mit knapp 1 m/s geht es hier auf knappe 1100 m hinauf. Nicht das Beste, doch immer noch besser als nichts.

Ich gleite meine Höhe in Richtung des Platzes Sierksdorf ab. Auf dem Weg dorthin sehe ich vor mir, wie sich die Wolken bilden, quellen und dann schnell wieder zerfallen. Doch über mir rührt sich nichts. Ich falle mit 1,5-2 m/s und finde immer noch nichts. Schon bald sind aus den 1100m nur noch 950, dann 800, schon sind die 700m erreicht. Ich beginne, mir einen Acker zum Außenlanden zu suchen und da ich mehrere finde, gibt dies mir Hoffnung, meine Aufwindsuche über das Gelände fortzuführen. Ich passiere die 600m Marke und langsam muss ein Aufwind kommen. Auf einmal sehe ich, wie aus dem nichts, rechts von mir über einem kleinen See einen Schwarm Möwen kreisen. Sofort fliege ich eine 90° Kurve direkt zu dem Schwarm hin. Ich schaue mir auf dem Weg dorthin sorgfältig die entstehende Wolke an und komme zu dem Schluss, dass sie sich jetzt zwar bildet, aber wenn ich ankommen werde wird sie wohl nicht mehr lange leben. Nun hat sie ihr Reifestadium fast erreicht und ich muss so schnell wie möglich anfangen zu kurbeln, um zumindest etwas Höhe wieder zu gewinnen. Endlich! Ich bin in einem Bart, der mit 1,5 m/s trägt. Doch ich frage mich nur, wie lange noch. Ich blicke nach oben und die Wolke bekommt ihre ersten Löcher. Nun verwandelt sich auch der Bart in einen Null-Schieber. Auf 700m hat mich der Bart gebracht und ich bin wieder etwas beruhigt. Ich bleibe trotzdem in ihm, um mir wenigstens Zeit zu verschaffen, einen neuen Bart zu finden.

Ich gucke auf die Karte und versuche, den Flugplatz Sierksdorf/Hof Altona zu finden. Die Worte von Klaus „auf den Flugplatz würde ich mich nicht verlassen, den findest du sowieso nicht- der ist viel zu klein“ geben mir jedoch noch mehr Ansporn den Platz zu finden.

Nun verlasse ich den Bart mit etwa 680m –immer in Reichweite eines geeigneten Ackers- und suche von neuem. Und da ist es- das lang ersehnte Zappeln vom Flieger. Zuerst nur vermindertes Fallen und schon ein Null-Schieber. Immerhin. Und jetzt habe ich auch endlich den Flugplatz Sierksdorf in Sicht und im Gleitwinkel. Ich bin erleichtert –und- ich bin ‚safe‘. Ich funke noch ein letztes mal nach Wahlstedt und gebe Bescheid über meine Position, Höhe und dass ich die Frequenz wechsele. Olli am Start antwortet und wünscht mir noch Glück. Nun ist mir das erste mal wirklich bewusst, dass ich nun auf mich ganz allein gestellt bin. Ich komme fliegerisch nicht mehr

nach Wahlstedt zurück und Kontakt habe ich nun auch nicht mehr zu ihnen.

Aber jetzt zählt einzig und allein das Obenbleiben. Im Gleitwinkel des Platzes sicher, fange ich nun an den Null-Schieber zu ertasten, doch ich falle immer weiter. 400 m passiert, werde ich langsam unruhig und sehe mich schon auf dem Boden und bereite mich schon mal auf eine Außenlandung auf dem Sierksdorfer Platz vor. Dann, endlich! Langsam wird aus dem Null-Schieber ein richtiger Bart und ich fange vorsichtig an zu Kurbeln. 1-2 m/s. Ich bin wieder auf Strecke!

Während ich Kurbel beobachte ich die Wolken auf meinem Kurs in Richtung Grube. Da tut sich einiges. Ich genieße den wunderbaren Ausblick auf die Ostsee und werde vom Wind so versetzt, dass ich fast schon über ihr fliege. Da baut sich auf einmal genau auf Kurs eine mächtige Wolke auf und ich sehe sofort, dass diese auf alle Fälle besser ist. Ich verlasse meinen Bart in 720 m und nehme wieder meinen Kurs auf – da ist er auch schon, ein 2 m/s Bart. Den kurbel ich aus bis auf 1120 m und finde mich kurz unter der Wolke wieder, über der Autobahn, die etwas nördlicher meine 50 km Marke ist. Ich fliege Richtung Grube mit 100 km/h. ich fliege noch 2 Kreise, bis ich merke, dass dieses Steigen weiträumig ist und entschieße mich, in 15km Entfernung nach Grube das Steigen in Fahrt umzusetzen. 150 km/h und Vario-Ausschläge bis +4 m/s.

Jetzt sehe ich auch endlich etwas, das wie ein Bach aussieht. Der einzige Bach, den es laut meiner Karte auf dieser Halbinsel gibt. Und er führt noch direkt am Flugplatz vorbei. Jetzt kann ich auch den Platz erkennen und nehme Kontakt mit der INFO auf. Ich drücke noch mehr um noch schneller zu fliegen und nicht so hoch über dem Platz anzukommen. Ich erreiche den Platz in 400 m, kreise meine Höhe mithilfe der Klappen auf 200 m ab, melde Position und mache eine lange Landung.

Schnell noch die Landezeit notiert, einen Schluck getrunken und schon steht der Gruber Lepo vor mir. Sofort muss ich erst einmal ein paar Fragen beantworten wie „Von wo kommst du denn?“ oder „Gings gut hierher?“. Als alle Fragen beantwortet sind, ziehen mich die zwei Jugendlichen auf die Park-Position. Ich sichere den Flieger, schnappe mir meinen Ausbildungsnachweis und lasse mir eine Unterschrift für meine Landung geben.

Hier und da unterhalte ich mich noch nett, helfe beim Schieben und Einräumen mit.

Alles in allem war es ein sehr schöner und spannender Flug, bei dem ich sehr viel dazu gelernt habe. Auch die Zeit bei den Gruber Kollegen war sehr nett. Dort waren alle sehr hilfsbereit und Aufgeschlossen.

Ein herzliches Danke!!! An alle, die mir an dem Tag geholfen haben, vor allem an Familie Gutsche die mich so toll unterstützt und abgeholt haben, Olli für den Loggereinbau und das Auslesen, Ulli für die super Wetter Infos und an die Gruber Flieger für die tolle Gastfreundschaft!!! Vielen Dank!

Lars Ritters