

Laucha und die 50 Kilometer

Ein Bericht von Bernd Reichenbächer

Ich bin seit dem 01.04.2017 in der Segelflugausbildung beim FSCA und habe am 29.05.2018 die theoretische Prüfung beim Luftamt in Nürnberg bestanden. Mir fehlt nur noch der 50-km-Überlandflug, um die praktische Prüfung abzulegen. Schon im letzten Jahr war ich im Fliegerlager in Laucha dabei, und ich war begeistert von der Kulisse der alten Gebäude und dem riesigen Flugplatz - dagegen wirkt Aschaffenburg wie ein Flugzeugträger. Gerne erinnere ich mich an die gemeinsamen Abende beim Grillen mit den Vereinskameraden. Fliegerisch bin ich letztes Jahr nicht vom Platz weg gekommen, da ich ohne A Prüfung noch mit Fluglehrer am Platz fliegen musste. Dieses Jahr war mein erklärtes Ziel, „mit Schein“ nach Laucha zu fahren. Vorneweg gesagt – es hatte leider nicht sein sollen. Ein Überlandflug von 50 km stand zwischen mir und der noch abzuliegenden praktischen Prüfung.

Einen misslungenen Versuch, die 50 km zu fliegen, hatte ich schon in Aschaffenburg hinter mir. Einen weiteren hatte ich wegen ungünstiger Wetterbedingungen und des Familienurlaubs nicht mehr wagen können. Widerwillig ergab ich mich dem Schicksal, ein weiteres Jahr als Flugschüler nach Laucha fahren zu müssen.

Dort angekommen, hatte der Verein durch einen unverschuldeten Unfall, bei dem Gott sei Dank kein Personenschaden entstanden war, den zweiten Doppelsitzer verloren. Dieser war im Anhänger so beschädigt worden, dass er auf unbestimmte Zeit ausfiel. Nun kam es zum Stau auf der ASK 21 als einzig verbliebenem Doppelsitzer, da alle mitgereisten Piloten erst mal ihre Windenberechtigung auffrischen mussten. Auch ich benötigte zwei Windenstarts mit Lehrer sowie fünf alleine. Danach nochmals Starts mit dem Einsitzer, so dass ich meinen nächsten Versuch, den 50-km-Flug zu absolvieren, erst am 27.7.2018 angehen konnte.

Die Wetterbedingungen versprachen an diesem Tag Gutes, und mein Fluglehrer willigte ebenfalls ein und gab mir den Streckenflugauftrag so, wie ich geplant hatte. Ich bekam das Flugzeug meiner Wahl, eine LS4, und durfte im F-Schlepp starten, was den Vorteil hat, dass man zumindest den ersten Bart so ziemlich sicher erreicht. Da kann doch eigentlich gar nichts mehr schief gehen ... dachte ich. Laucha – Ein Segelflugparadies ohne Deckel, der 50-km-Flug, das wird hier ein Selbstläufer ...

Schließlich war es soweit. Ich war hoch motiviert. Die LS4 stand auf der Piste 09 startbereit. Ich hatte meine Checks durchgeführt, die Schleppmaschine kam angerollt. Ich hob den Daumen und mein Fluglehrer klinkte das Schleppseil ein. Die Schleppmaschine zog an, und holprig ging es über die Startbahn, bis die LS4 abhob. Ich hielt tief und stieg mit.

F- Schlepps kannte ich aus über 100 Starts zu Genüge, ich wusste, was zu tun ist. Es ging hoch, höher, rechts herum, gerade, wieder rechts über den Hang geradeaus ...

Halt! Wieso über den Hang und immer noch geradeaus??? Ich wollte doch überm Platz Höhe machen Ich sah, dass die Schleppmaschine unter eine Wolke flog, und mein Blick ging auf das Vario: 3 m/s steigen!!! Ich klinkte aus was für ein Fehler L!!!

Das Vario fiel sofort auf 1 m/s Steigen zurück, und nach einem Viertelkreis war Saufen angesagt. Ich flog den Kreis zu Ende, da ich den Platz suchte. Nach dieser Orientierungsrunde war mir folgendes klar: Ich werde aus der verbliebenen Höhe (1800 ft) von meiner jetzigen Position den Platz nicht mehr erreichen und die Wolke zog nicht. Unweigerlich verlor ich an Höhe. Ich versuchte alles, um wieder hoch zu kommen ... rechte Seite der Wolke, linke vorn und hinten ... nichts außer Saufen!!! Mit dem Ausklinken hatte ich einen weiteren Misserfolg in Stein gemeißelt und die bisher beste Chance, die ich hatte, praktisch weggeworfen.



Die Landung auf dem Acker unter mir war nur noch Formsache und stellte auch mit Wind kein größeres Problem dar. Frustriert stieg ich aus, wohl wissend, dass ich alleine Schuld war. Wie konnte das nur passieren? Warum habe ich nicht einfach mit dem Schlepppiloten über Funk kommuniziert, anstatt auszuklinken. Ich war wütend auf mich selbst. Nachdem ich meinen Standort durchgegeben hatte, war genug Zeit, um mich mit mir auseinander zu setzen, denn es dauerte einige Zeit, bis ein Auto mit Flugzeuganhänger am Horizont auftauchte.

Wer sowas schon mal erlebt hat, der weiß, was man da zu hören bekommt. Und auch das Dorffest am Abend und einige Biere konnten den Frust, der tief in mir saß, nicht wegspülen. Am nächsten Tag musste ich dann auch noch durch die Inquisition: Drei Fluglehrer baten mich, meinen Flugverlauf zu schildern, und analysierten diesen. Nun gut, ich wusste selbst, wo der Fehler lag, aber nun wurde ich halt zu einigen „Hausaufgaben“ verdaddelt, nennen wir es mal „betreutes Fliegen“

Die nächsten zwei Tage vergingen, und es brodelte in mir. Ich fragte mich, wann die Fluglehrer wohl wieder Vertrauen in mich setzen und mir einen Flugauftrag geben werden. Am 30.07 war es so weit. Das Wetter, im Briefing noch als durchschnittlich beschrieben, entwickelte sich gut, jedoch war das Flugzeug diesmal der Astir, und der Start sollte aus der Winde erfolgen.

Begeistert war ich damit nicht, doch ich war froh, nach meiner miserablen Vorstellung überhaupt so schnell wieder einen Flugauftrag erhalten zu haben. Also versuchte ich erst gar nicht, daran zu drehen.

Der Astir ist mir nie richtig ans Herz gewachsen. Wohl deshalb, dass ich bald nachdem ich ihn als Einsitzer fliegen durfte, auch auf der LS4 eingewiesen wurde und mit dieser meine bisher besten Flüge erlebte.



Doch dies sollte sich heute ändern!!!

Ich stand in der Startreihe drei am Leeseil und beobachtete, wie die Winde die Flugzeuge vor mir hochzog. Da es sich um eine Doppeltrommelwinde handelte konnte ich vier Starts beobachten. Ich verfolgte genau die Flugbahn jedes einzelnen, wie die Piloten versuchten, im Blauen über dem Flugplatz Thermik zu finden. Als ich an der Reihe war, wusste ich: das wird nicht einfach! Oft schon hatte ich mehrere Versuche gebraucht, aus der Winde heraus Thermik zu finden. Der Himmel vor mir war blau, und bis zur nächsten Wolke war ein weiter Weg. Eines war mir klar. Egal wie es gleich läuft: ich bleibe so lange überm Platz, bis ich ausreichend Höhe gemacht habe, um abzufliegen. Lieber eine Landung und ein Windenstart mehr, als wieder ein Fiasko. Zum ersten Mal dachte ich, vielleicht hat der Fehler vor drei Tagen doch etwas Gutes: so etwas wird mir nicht nochmal passieren. Ende der Grübelei, ich bin dran. Windenstart, und ab geht's. Ich bin immer so zwischen 1750 ft und 1900 ft aus der Winde gekommen, und so war es auch diesmal. Mit einem „Klack“ rutscht die Seilöse aus der Kupplung, dreimal nachklinken, trimmen, Vario lauter, und schon geht's los mit der Sucherei.

Wo geht es hoch? Die Ortschaft Gleina war immer ´ne gute Position, und so flog ich ein Stück nach links auf den Ort zu, und tatsächlich, da geht bissl was. Naja, einen halben Kreis knapper Meter, der Rest nix, unterm Strich ´ne schwarze Null, und auf in die nächste Runde. Es war sonnig und im Cockpit eine Bullenhitze. Nach einigen Kreisen und Nachzentrieren zeigte der Höhenmesser 2000 ft an. Ich sag euch das war Arbeit, und mir stand der Schweiß auf der Stirn. Vor dem Hang überm Betonwerk sah ich zwei Kollegen kreisen, und die kamen schneller hoch. Ganz schnell vergessen, dachte ich, und drehte weitere Runden, bis ich 3000 ft durchstiegen hatte. Nun flog ich vor den Hang übers Betonwerk wenn es dort nicht hochgeht, komme ich zumindest mit der Höhe wieder auf dem Flugplatz runter. Meine Zweifel waren unbegründet am Betonwerk ging es hoch, und ich schraubte auf 4500 ft, ehe ich in Richtung Allstett abflog. Ich musste richtig Steigen wegdrücken, um unter 4500 ft zu bleiben, denn eine Ecke vom Deckel Leipzig war im Weg, und so ging es mit Tempo 160 voran. Bald tauchte Allstett vor mir auf – Asphaltpiste nicht zu übersehen. Naja, dachte ich, ´ne Ackerlandung wird es schon mal nicht OK, schauen was geht und überm Solarpark ging es richtig ab. Das war der reinste Aufzug!

Ich drehte Runde um Runde, immer höher stieg der Astir. 8500 ft zeigte der Höhenmesser, als ich so beim Kreisen grübelte und mir bewusst wurde: Mensch, du hast es geschafft!!! Aus dieser Höhe kommst du locker über die Distanz. Plötzlich fiel der Druck von mir ab, und Freude stellte sich ein. Ich genoss die Fernsicht und flog weiter Richtung Bad Frankenhausen. Die „blauen“ Etappen kosteten mich kaum Höhe, und unter den Wolken konnte ich immer wieder Auftanken. Bald war ich am Kyffhäuser und schraubte dort den Astir auf über 9000 ft hoch. Wahnsinn – so hoch war ich noch nie während meiner gesamten Ausbildung gekommen. Ausnahmewetter, sagte man mir später was immer das heißen mag ... OK, die Wolkenbasis war heute bei etwa FL100.

Weiter über die Talsperre Kelbra in Richtung Nordhausen. Dort überm Flugplatz sollte mein Wendepunkt sein. Nordhausen liegt an der A38 und ist leicht zu finden und auch den Flugplatz konnte ich ausmachen. Immer noch über 8000 ft. Und einen Bart gefunden was für ein Tag! Da kann man schon in Versuchung geraten. Der Brocken wäre erreichbar, das wäre ein Ding. Einmal um den Brocken rum und wieder zurück.

Blödsinn, und mit dem Flugauftrag nicht zu machen, dachte ich. Also Rückweg wieder über die Talsperre zum Kyffhäuser und weiter an Bad Frankenhausen vorbei nach Alstett. Bald sah ich den Steinbruch, das Betonwerk, den Hang und schließlich den Flugplatz Laucha. Mit 7700 ft kam ich vor dem Hang über der Ortschaft Laucha an und meldete mich über Funk beim Segelflug Boden. Einfach landen sagte man zu mir. Landen? Ich flog geradeaus ... Steigen. Ich flog nach links ... Steigen. Ich wollte die Höhe einfach abgleiten, aber es ging kaum runter, als wollte der Astir sagen „Mach das nicht, komm weiter“.

Ich wusste: Heute sind drei Kollegen auf Strecke, und da unten wollen andere auch noch einen Flug machen. Immer das Gleiche. Super Wetter, viele Piloten, und zu wenig Flugzeuge. Also Klappen voll raus und in den Seitengleitflug. Schade, erst müht man sich rauf, und dann müht man sich runter.

50 km hätte ich gebraucht. Heute habe ich über 130 km abgeliefert. Ich landete mit dem Gedanken „heute wäre mehr drin gewesen“.



Naja, nächstes Jahr ...
... der Brocken wird
nicht weglaufen