Discus Premiere

Es ist schon eine Weile her, dass ich zuletzt in einem Discus gesessen bin, so ungefähr schlappe 30 Jahre. Deshalb war ich sehr gespannt, wie sich das anfühlen würde, ohne Wölbklappen und mit 9 m weniger Spannweite. Das Wetter war am Samstag, den 16.04.2016 gut genug um aufzubauen.

Das hat relativ gut geklappt, leider ist mir dann die Fokkernadel, mit der man den Hebel des Hauptbolzens arretiert runtergefallen und ohne VW-Mechanikerhände kommt man da hinten wo sie lag nicht rein. Also Sitzwanne raus, das geht um Längen leichter als bei der ASW22, Nadel rausgeholt, Bolzen gesichert, Sitzwanne wieder rein und dann kann es endlich losgehen.

Beim Anrollen im F-Schlepp schlägt noch der ASW 22-Reflex zu, als sich die linke Fläche ganz leicht senkt, knalle ich wie gewohnt Quer- und Seitenruder ins rechte Eck. Die ASW 22 hat sich nach solcher Ruderbedienung dann langsam bequemt die Flächen wieder waagrecht zu nehmen, der Discus reagiert aber ungleich fixer und so bin ich ganz schön am rudern, um wieder hinter die Schleppmaschine zu kommen.

Der Start auf der 22 von Ohlstadt bei Föhn ist nicht so ganz ohne, da der Wind nicht genau auf der Bahn steht, sondern eher aus Südwest, durchfliegen wir ab der Mitte der Bahn ziemlich kräftige Turbulenzen, die ungewohnt quicken Reaktionen des Discus bringen mich ein wenig ins Schwitzen. Über dem Moosbergsee steigt es und ich klinke entgegen meiner Planung in 1.000 m aus. Das Steigen finde ich nicht wieder und muss also schnurstracks zurück zum Platz. An den kleinen Hügeln östlich der Autobahn finde ich in 900 m Anschluss an das Hangwindsystem des Ohlstädter Hangs, es geht gut hoch auf 1.600 m dann ist Schluss, die Wolken verhindern größere Höhen.

Ich gewöhne mich schnell daran, dass das Flugzeug folgt wie ein gehorsamer Hund, jede Ruderbewegung wird sofort umgesetzt, das dürfte noch einige Zeit dauern, bis ich meinen Opaflugstil von der ASW 22 umgestellt haben werde. Nach 1 1/2 Stunden fängt es an zu regnen, ich lande wieder auf der Piste 22, die Klappen wirken extrem gut und ich muss sie wieder ganz einfahren um überhaupt noch in den Platz zu kommen. Also auch da heißt es anpassen der Platzrunde an die entsprechenden Flugleistungen des Fluggeräts.

Ruckzuck ist der Flieger aus der Bahn gezogen, das Abbauen ist nach 10 Minuten erledigt, toll, genau das hatte ich gehofft, Hänger zu noch ein kurzer Plausch mit den Kollegen und dann ab nachhause, die Premiere ist geglückt, mal schauen, wie sich der Discus mit Wasser fliegt, dann kann der Ohlstädter Wettbewerb kommen.

-



- 
- 
- 

Geschafft!

Viele Dokumente und Fotos und Rückfragen waren nötig, um endlich die deutsche Zulassung für meinen Discus unter Dach und Fach zu bekommen. Mit tatkräftiger Hilfe des LBAs ist jetzt alles in trockenen Tüchern, Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis für die D-0827 sind heute am 14. April bei mir zuhause angekommen.



Luftfahrzeugrolle
Aircraft Register
Band: L Volume
Blatt: 41234 Page

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany
Luftfahrt-Bundesamt
Federal Office of Civil Aviation

Art des Luftfahrzeugs
Class of aircraft
Segelflugzeug

EINTRAGUNGSSCHEIN
CERTIFICATE OF REGISTRATION

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen:
Nationality and registration marks:
D-0827

2. Hersteller und Muster:
Manufacturer and manufacturer's designation:
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Discus b

3. Werknummer:
Serial number:
93

4. Eigentümer:
Name of owner
Nießlbeck, Johannes

5. Anschrift des Eigentümers:
Address of owner
Schlesierweg 16a
83052 Bruckmühl
Germany

6. Hiermit wird bescheinigt, dass das vorbezeichnete Luftfahrzeug in die Luftfahrzeugrolle der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie dem deutschen Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen eingetragen ist.
It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Register of the Federal Republic of Germany in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the German Aeronautics Act and the regulations issued for its execution.

Datum der Ausstellung: 12. April 2016
Date of issue:

Unterschrift:
Im Auftrag
Signature:

LUFTFAHRT-BUNDESAMT BRAUNSCHWEG

Der Eintragungsschein ist im Luftfahrzeug mitzuführen - This document shall be carried on board

LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

Nummer
Number
41234

Bundesrepublik Deutschland
Federal Republic of Germany
Luftfahrt-Bundesamt

Art des Luftfahrzeugs
Class of aircraft
Segelflugzeug

1. Nationalität und Eintragungskennzeichen
Nationality and registration marks
D-0827

2. Hersteller und Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs
Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Discus b

3. Werknummer des Luftfahrzeugs
Aircraft serial number
93

4. Kategorien
Categories
Segelflugzeug - Utility
Sailplane - Utility

5. Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis wurde gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, für das oben genannte Luftfahrzeug ausgestellt, das bei Instandhaltung und Betrieb gemäß den genannten Bestimmungen und den Betriebsbeschränkungen als lufttüchtig anzusehen ist.
This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated December 07, 1944 and Article 5(2)(c) of Regulation (EC) No 216/2008, in respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent limitations.

Beschränkungen / Bemerkungen:
Limitations / Remark:
keine
none

Datum der Ausstellung: 12. April 2016
Date of issue:

Im Auftrag
Unterschrift
Signature

LUFTFAHRT-BUNDESAMT BRAUNSCHWEG

6. Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis ist gültig, sofern es nicht durch die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats widerrufen wurde.
This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry.
Diesem Zeugnis ist eine aktuelle Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit beizufügen.
A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.

EASA FORM 25 Ausgabe 2

Dieses Zeugnis ist bei allen Flügen an Bord mitzuführen - This permit shall be carried on board during all flights

Das Warten auf die Papiere hatte auch Vorteile, ich weiß jetzt zum Beispiel was Airworthiness Certificate und Deregistration Certificate auf finnisch heißt , hätte ich den Flieger nicht ummelden müssen, wüßte ich bis heute die Bedeutung von

"Todustus Lentokelpoisuuden Tarkastamisesta"

und

"Vahvistus rekisteristä poistamisesta"

nicht.

Zitat Karl Valenin: So einfach und man kann es sich doch nicht merken.

Jetzt kann es jedenfalls endlich losgehen!

Neue Saison - neues Flugzeug

Lange habe ich es nicht ausgehalten ohne eigenes Flugzeug, vor wenigen Minuten bin ich handelseinig geworden mit einem finnischen Piloten, der seinen Discus B WL bei Segelflug.de angeboten hat. Nähere Infos demnächst.

Der Flieger hat eine nagelneue PU-Lackierung und eine max. Zuladung von 112 kg, also wie gemacht für mich

.



Jetzt gehöre ich auch zu den Piloten, die den Außenflügel direkt an den Rumpf anstecken können!



In memoriam - Bernd Siebenwurst


Bernd auf der Winde in Greiling im Jahr 2004

Ein alter Weggefährte ist gestorben. Durch Bernd Siebenwurst bin ich vor nunmehr 43 Jahren zu meinem ersten Segelflug gekommen. Nach meinem ersten Start mit ihm, auf einem Doppel-Raab, damals noch auf dem Segelfluggelände Lange Haken bei Freising, bin ich bei diesem Hobby hängengeblieben. Viele hundert Stunden haben wir zusammen in der Luft verbracht, über den bayerischen Alpen, in Österreich, der Schweiz und Frankreich sind wir geflogen, oft im Doppelsitzer, oft auch im Team, Bernd mit der EVA und ich mit der AX. Schön war´s und unvergesslich.

Auch beruflich war ich lange Zeit mit Bernd verbunden, wir haben gemeinsam bei der Bundesanstalt für Flugsicherung mit unserer Ausbildung zum Fluglotsen begonnen und anschließend 35 Jahre lang diesen anspruchsvollen und schönen Beruf ausgeübt, lange Jahre Seit´ an Seit´ als Centercontroller im München ACC.

Unzählige Anekdoten aus unserer gemeinsamen Zeit könnte ich jetzt zum Besten geben, leicht würde ein umfangreiches Buch daraus werden. Nun aber zum Abschied für immer, denke ich lieber an die vielen Stunden, die wir miteinander verbracht haben, in guten und in schlechten Zeiten.

Wir haben uns in den letzten Jahren, nachdem Bernd das Segelfliegen aufgegeben hat, ein wenig aus den Augen verloren, er war ein echter Freund, auch ein kritischer Begleiter meines Lebens, so wie man das von wirklichen Freunden erwarten kann. Fare well Bernd und ruhe in Frieden.

---

22 Jahre - ASW 22

Heute am 28. Dezember haben sich 2 Interessenten angekündigt für meine ASW 22. Eigentlich wollte ich sie ja gar nicht mehr verkaufen, aber dieses eine Mal noch sollten die beiden eine Chance haben das Flugzeug zu kaufen, sie hatten sich ja Anfang Dezember schon angemeldet und daher wollte ich nicht mehr absagen.

Man kann sich meine Überraschung vorstellen, als ich gegen 1/2 1 Uhr am Flugplatz ankam und von Gerhard Waibel und seinem Sohn Michael begrüßt wurde. Wenige Minuten später kamen auch die beiden Kaufinteressenten aus Braunschweig an. Gemeinsam machten wir uns daran die "Prinzessin" auszupacken und aufzubauen.

Aufbauen und Sitzprobe gelangen ohne Probleme, die Schwachstellen waren ja im Vorgespräch schon erwähnt worden und so kam es, wie es kommen musste. Das Flugzeug wurde verkauft. So bin ich jetzt nach 22 Jahren auf der ASW 22 plötzlich wieder "Fußgänger". Noch ein letztes Erinnerungsfoto und dann verschwindet der Hänger mit der Prinzessin aus den Augen.

Sie hat mir 22 glückliche Segelfliegerjahre geschenkt und ich hoffe die neuen Besitzer werden genausoviel Freude an ihr haben,wie das mir vergönnt war. Es ist ja wirklich einTraumflugzeug und Gerhard Waibel war es anzusehen, wie stolz er auf diese seine Entwicklung auch heute noch ist.

- 

- 
- 

Noch ein kleiner Nachtrag, natürlich habe ich wieder mal das eine oder andere vergessen, dieses Mal habe ich die beiden Hängerschlüssel mit nachhause genommen, anstatt sie an die neuen Eigentümer zu übergeben. Ich fahre also morgen in aller Frühe noch mal nach Ohlstadt, übergebe die Schlüssel, 2 Ladegeräte, ein Ersatzheckrad und das Bordbuch, damit ist dann die Liebesgeschichte zwischen diesem Flugzeug und mir nach 22 Jahren endgültig zu Ende. Ein wenig Wehmut macht sich da schon breit, aber die Erinnerung an viele unbeschreiblich schöne Flüge bleibt.

Weihnachtsgeschenke

Seit geraumer Zeit versuchen Arne und ich ja, die ASW22 zu verkaufen. Bisher ist uns das nicht gelungen, obwohl wir unsere Vorstellung vom Wert des Flugzeugs erheblich gesenkt haben. Ursprünglich dachten wir ja, etwa 42.000 Euro für die VV erlösen zu können. Das Interesse an der offenen Klasse ist aber offensichtlich nur sehr begrenzt vorhanden in der Segelfliegerwelt.

Deshalb haben wir den Angebotspreis zweimal abgesenkt bis zum "Spottpreis" von 34.500 Euro, aber auch für dieses Schnäppchen fanden sich nur wenige Interessenten. Zwei Flugzeuge kann und will ich mir aber auf die Dauer nicht leisten. Also bin ich mit meinem langjährigen Partner Arne übereingekommen, die ASW22 allein zu übernehmen und dafür aus der JS1-C auszusteigen, das scheint mir für beide Seiten die beste Lösung zu sein.

So haben also jetzt Arne und ich, jeder ein schönes Weihnachtsgeschenk erhalten, Arne ist alleiniger Besitzer der "kleinen" VV und ich bin wieder alleine Eigentümer der "großen" VV.

Meine fliegerischen Ambitionen sind ja in den letzten Jahren nicht mehr dergestalt, dass ich ein derartiges Höchstleistungsgerät wie die JS1-C bräuchte. Ich bin mit der "Prinzessin" völlig zufrieden, jetzt gehört sie mir wieder ganz. Sollte sich diesen Winter noch ein Käufer finden, dann werde ich sie schweren Herzens und mit einer Träne im Knopfloch hergeben und für den erzielten Preis nach einem anderen Flugzeug Ausschau halten, ansonsten fliege ich sie einfach noch ein paar Jahre.



Wieder ganz die meine, ist sie nicht schön?

Einmal Nordsee und zurück

Am letzten Dienstag, 10. November 2015 bin ich mit der JS1-C von Bruckmühl nach Friedeburg gefahren. Satte 900 km sind das einfach! Bei Dunkelheit um 1/2 5 Uhr früh ging es los, um 16:30 Uhr also 12 Stunden später angekommen bei M+D Flugzeugbau, stellte ich fest, dass ich die L-Akte zuhause gelassen hatte.

Die muss also per Post nachgeliefert werden. Abholen können wir das Flugzeug vermutlich kurz vor Weihnachten wieder. Kleinere Schäden, sowie die erforderliche jährliche Nachprüfung wird von M+D

professionell und gründlich geleistet werden, so hoffen wir.

Natürlich kann man nach einer derartigen Parforcetour nicht sofort wieder zurückfahren. Also übernachtete ich, wie schon vor einem knappen Jahr im Hotel "Zum lütten Didi" und machte kurz vor Einbruch der Dunkelheit noch einen Abstecher ins nahegelegene Wilhelmshaven. Der dortige Hafen am Jadebusen ist nicht sonderlich beeindruckend aber wann sieht man schon größere Schiffe als "bayerische Landratte", es war also trotzdem ganz interessant anzuschauen.



Am Helgolandkai, leider war es schon fast dunkel.

Die Rückfahrt am nächsten Morgen verlief völlig problemlos, Start um 8 Uhr bei Nieselregen, Ankunft in Bruckmühl um 16:00 Uhr bei strahlendem Sonnenschein. Leider hat sich während des Aufenthalts im Norden das Display meines Laptops verabschiedet (ist ja auch schon 5 Jahre alt), deshalb noch ein kurzer Abstecher zum MediaMarkt in Rosenheim. Dieser Bericht wurde dann schon auf meinem neuen Asus Laptop verfasst. Jetzt müssen nur noch die restlichen Programme und Daten rüber vom alten Laptop, das kann dauern, aber als Rentner hat man ja angeblich sonst nix zu tun.

Das Perlan II Projekt



_ Die Willy Messerschmitt Halle in Manching

Heute am 01. Oktober 2015 hatte ich die Gelegenheit, auf Einladung von Reiner Rose, dem Erfinder des Online Contest, zusammen mit Jim Payne und seiner reizenden Gattin Jacky, einen Tag zu verbringen. Wir besuchten vormittags die Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleißheim und nach einem vorzüglichen Mittagsmahl bei der Airbus Group in Ottobrunn fuhren wir nach Manching um das Willi Messerschmidt Museum dort zu besuchen.

Jim Payne ist Chefpilot des Perlan II Projekts der Airbus Group. Dieses Projekt hat das Ziel die Stratosphäre mit Hilfe eines Segelflugzeugs zu erkunden. Das Flugzeug mit ca. 25 m Spannweite hat eine Druckkabine und ist darauf ausgelegt in den Wellensystemen der Anden bis zu 90.000 ft (ca. 27.500 m) hoch zu steigen, höher als jedes andere Flugzeug bisher.

Jacky und Jim sind nicht nur sehr sympathisch sondern auch, wie sollte es anders sein, sehr kommunikativ. Während des Aufenthalts in der Flugwerft war Jacky besonders beeindruckt von einem uralten Segelflugzeug namens Vampyr, einer Konstruktion aus dem Jahr 1921 (!), mit dem die ersten längeren Flüge (bis zu 3 Stunden) am Hang gelangen. Bis dahin gab es nur Segelflugzeuge, die ihre Schlepphöhe einfach bis zum Boden abglitten.

Jim zeigte sich eher interessiert an den ersten Gleitfluggeräten von Otto Lilienthal und dem Wolfmüller Gleitflugapparat aus dem Jahr 1907 (!).

Zurück zum Perlan II Projekt. Die Druckkabine ließ sich natürlich nur mit kleinen Gucklöchern für den Piloten realisieren. Die Sicht nach vorne ist eingeschränkt, aber in 90.000 ft ist eine Begegnung mit einem anderen Flugzeug auch äußerst unwahrscheinlich

.

Wer sich über das Projekt genauer informieren will, der findet alle Infos auf der Website der Airbus Group - Perlan II Project.

- 
- 
- 

Over the next two months, the series of higher altitude trials. The Sierra Nevada range better mimics the conditions of their final destination in 2016: El Calafate, Argentina, at the base of the Andes mountains, where the Perlan Project will aim for the edge of space.

In den nächsten 2 Monaten bis Ende 2015 wird das Team eine Serie von Tests in höheren Luftschichten durchführen. Die Sierra Nevada im Westen der USA bietet dazu ähnliche Konditionen wie die geplante Testgegend im Jahr 2016 in El Calafate, Argentinien am Fuß der Anden, wo das Perlan Projekt das Ziel, die Erkundung der "edge of space" erreichen will.

"It will not only break aviation records by flying to over 27 km, but also serve as a vehicle to test

meteorological phenomena and inspire students' interest in aerospace."

Ein faszinierendes Projekt, das unsere Aufmerksamkeit auch in Zukunft verdient!

Augustflug

Etwas unerwartet erreichte mich ein Anruf von Tom Wetzel (14 Jahre und Flugschüler). Am vorhergehenden Wochenende waren keine Schulungs- und schon gar keine Streckenflüge von Ohlstadt aus möglich. Daher hoffte Tom darauf, dass ich am darauffolgenden Montag Zeit und Lust für einen kleinen Ausflug mit einem unserer beiden Duo Discus haben würde.

Nun er hoffte zurecht! So trafen wir uns am Montag den 03. August in Ohlstadt, präparierten den Duo Discus ACM und starteten gegen 11:00 Uhr wohlgemut, im Süden zeigten sich schon schöne Cumuli, dass der Frühstarter Hans Sperl bald wieder landete, nahmen wir nicht sonderlich ernst. Wir würden schon wegkommen.

Pustekuchen! Wir klinkten deutlich über Hangkante des Aufackers, segelten einmal um den Laaber und kehrten demütig zurück zum Flugplatz, noch ein paar halbherzige Versuche in Platznähe und schon waren wir wieder am Boden!

Der zweite Start gegen 12:00 Uhr mittags war dann mehr oder weniger erfolgreich. Zwar klinkten wir schon wieder zu früh, aber die Höhe reichte bis zum Südhang der Notkarspitze, dort bissen wir uns erst mal in ca. 1.600 m fest, mal ein wenig drunter, mal ein wenig drüber. Dann wagten wir endlich den Sprung um eine Falte weiter Richtung Garmisch und tatsächlich ging es endlich nach 35 quälenden Minuten hoch auf ca. 2.300 m, was einen Vorflug Richtung Daniel ermöglichte.

Mit 2.700 m am Daniel flog sich dann schon etwas entspannter weiter Richtung Heiterwand und Venetberg. Dort war die Wolkenoptik ins Engadin vielversprechend. Also nix wie los in´s Oberinntal, mit 3.100 m zum Hexenkopf, mageres Steigen, weiter zum Muttler, mageres Steigen auf 3.100 m, weiter Richtung Scuol, mageres Steigen auf 2.900, weiter Richtung Ardez, mageres bis gar kein Steigen auf 2.700 m. Das war nicht das, was wir erwartet hatten.

Also umgedreht, zurück in gastlichere Gefilde. Kein vernünftiger Bart bis nach Pfunds an die Scharte, die eigentlich immer geht. Auch dieses Mal ließ uns die Stelle nicht im Stich. Von 2.300 m ging es wieder hoch auf knapp 3.000 m und so war dem Vormarsch Richtung Osten kein Hindernis mehr im Weg.

Den Bart am Venetberg hab dann ich versemmelt, den Bart am Tschirgant hat Tom versemmelt und so kamen wir weit unter Hangkante an den Miemingern an. Dort war es allerdings nicht schwer, wieder hochzukommen, die gesamte Wand trug mal mehr, mal weniger, aber an der Hohen Munde waren wir jedenfalls wieder ganz oben und konnten ohne Sorgen Richtung Reither Spitze und Hafelekar weiterfliegen.

Etwas hinter Innsbruck waren wir dann zwar 2.800 m hoch, aber voraus war die Wolkenbasis deutlich niedriger, wir hätten satte 500 m wegdrücken müssen um unter die Wolken zu kommen, dabei lockten mitten im Karwendel satte Cumuli und so änderten wir den Kurs Richtung Norden, völlig zu recht, denn dort trafen wir auf die stärksten Bärte des Tages, flogen noch ein wenig nach Osten, bis wir an den tiefhängenden Wolken "anstiessen" und wendeten dann den Bug der ACM nach Norden, schauten noch ein wenig an der Benediktenwand vorbei und schlossen dann den Flug ab, indem wir zum Ausklinkpunkt zurück glitten.

Etwas mehr als 300 km waren die Ausbeute dieses eher mittelmäßigen Tages. Für Tom war das sicher ein Erlebnis, für den "backseater" eher Routine. Trotzdem schön war´s und alle haben es genossen.

Die folgenden Bilder stammen aus der Kamera von Tom und von Hans:

- 
- 
-





Endlich, mein persönlicher Saisonbeginn

Lange hat es gedauert, bis ich nach Sisteron wieder die Gelegenheit nutzen konnte, um ein Flugzeug zu besteigen und mal wieder Überland zu fliegen. Nicht allein, sondern auf dem Rücksitz unseres Duo Discus und nicht von Ohlstadt aus in die Berge, sondern in Bayreuth in eine Gegend in der ich noch nie war, und die mich schon beeindruckt hat, auch wenn mir die heimatlichen Berge natürlich deutlich vertrauter sind.

Der Flug vom 04. Juni zusammen mit Simon einem noch nicht so richtig erfahrenen Vereinskameraden begann völlig problemlos. Fabi schleppte uns von Bayreuth mit der Dimona auf knapp 1.100 m in einen satten 4 Meter Bart über den Wäldern nordöstlich des Flugplatzes. Wir hatten, vorsichtig "nur ca. 60 Liter Wasser getankt, was wir bald bereuten, die Wetterlage hätte deutlich mehr vertragen.

Es gab eigentlich nur zwei Möglichkeiten, vernünftig auf Strecke zu gehen, wir konnten uns entweder für den Thüringer Wald oder für das Erzgebirge entscheiden. Die Wahl viel mir nicht schwer, ich war noch nie im Osten der Republik, also flogen wir mit McReady 1,5 m/s Richtung Nordosten. Bald kam Selb in Sichtweite, dann querten wir den "tschechischen Zipfel" und folgten ohne Probleme der Wolkenaufreihung Richtung Osten.



Die Talsperre von Muldenberg im Erzgebirge

Kurz vor Großrückerswalde drehten wir wieder um, weil sich hinter uns, also auf dem Heimweg die Wolken zusehends auflösten. Natürlich hätten wir noch einige Kilometer weiter fliegen können in dieses reizvolle und für uns unbekannte Gebiet, aber es war der erste größere Überlandflug im "Flachland" seit vielen Jahren, ich war mehr mit der Karte als mit der Optimierung der Vorfluggeschwindigkeiten beschäftigt und mein Pilot Simon hatte auch nicht den Drang die Wetterlage auszureizen und so waren wir bald wieder im Bereich um den Bindlacher Berg, wo es inzwischen völlig blau war und nur noch schwache Bärte auf uns warteten.

Also Höhe abfliegen und landen. Schön war´s, nächste Woche, wenn das Wetter mitspielt werde ich mich dann nach langer Abstinenz mit unserer JS-1 C wieder in die Luft begeben können. Ich freue mich schon und werde berichten.



Die Stadt Bayreuth zu unseren Füssen