Flachlandfliegen

1. Mai 2003, Flachland mit Hindernissen

Der erste ernsthafte Streckenflugversuch dieses Jahres mit der ASW 22. Mehrere Ansätze in diesem Jahr waren schon erfolgreich, aber deutlich über 500 km wurden noch nicht geflogen. So ist es am 01. Mai nicht verwunderlich, dass auf Grund der schlechten Wettervorhersagen für die Berge ein Flachlanddreieck in die Möglichkeiten mit einbezogen wurde.

Ich plane und melde das FAI-Dreieck mit Wenden in Aalen-Heidenheim und Arnbruck (535km) jeweils über dem entsprechenden Flugplatz an. Die Sache gestaltet sich schwieriger als erwartet. Der Hauptgrund, die etwas niedrige Basis. Vielleicht sind wir aber aus den Bergen nur etwas verwöhnt.

Es dauert jedenfalls ungewöhnlich lange, bis ich mich wirklich vorwärts fliegen traue. Vorbei an Oberpfaffenhofen und Augsburg, vorsichtig über das Donautal gleitend nähert sich die VV dem ersten Wendepunkt, Aalen-Heidenheim Flugplatz.

Maximale Höhe etwa 1800 m/NN, das hört sich für Flachlandflieger vielleicht komfortabel an, aber wenn man aus der Bergwelt kommt, wo unter 2500m das komfortable Fliegen bereits aufhört, dann erfordert es schon ein bisschen Schneid um den McReady-Ring auf einen höheren Wert zu stellen.

Ab der ersten Wende läuft dann allerdings alles wie geschmiert und auch mit einer akzeptablen Durchschnitts-geschwindigkeit. Vorbei an Eichstätt und Regensburg ist es ein leichtes, die zweite Wende zu erreichen. Der Flugplatz von Arnbruck, fast am Fuße des Arbers wird bereits um 1500 Uhr umrundet und die letzten 145 km scheinen nur noch eine Formsache.

Bis St. Englmar läuft noch alles wie geplant, aber dann schlägt die niederbayerische Thermikwüste zu. Mit äußerster Vorsicht bewegt sich die ASW22 in die Ebene hinaus und wie erwartet wird das erste vernünftige Steigen erst weit südlich von Dingolfing gefunden, der Bart hält allerdings bis auf beinahe 2300 m/NN und so ist fürs erste der Stress beseitigt.

Dann beginnt ein langer Gleitflug durch das C-VFR Gebiet von München (die Kollegen von München FIS sind dabei sehr hilfreich) bis in die Nähe von Antersberg. Lange Zeit ist dieses Fluggelände die einzige Ausweichmöglichkeit für die VV.

Etwa 10 km nördlich von Antersberg sorgt dann ein schwacher Bart für Hoffnung. Die schnell aufziehende Abschirmung lässt die Sorgenfalten auf der Pilotenstirn immer tiefer werden. Aber mit 80m Reserve und der Landemöglichkeit in Warngau im Rücken wage ich den Endanflug nachhause.

Etwa über Feldkirchen/Westerham kurbelt die ASW22 noch einmal ca. 100m aus und der Endanflugrechner verspricht schließlich 160m Reserve.

Wer noch niemals einen solchen Anflug mit einem Flugzeug der offenen Klasse gemacht hat, kann sich wahrscheinlich gar nicht vorstellen, welchen Stress das auslöst. Irgendwann taucht Holzkirchen rechts am Horizont auf, der Weiler Kurzenberg stellt sich wirklich als kleiner Berg dar und selbst 5 km vom Platz entfernt ist man immer noch nicht überzeugt, dass es wirklich bis zum Platz reicht.

Wenn es dann sicher reicht ist die Erleichterung kaum vermittelbar, Fahrwerk raus, Klappen positiv und leicht und locker ausschweben zur Direktlandung auf 21, das hat schon was.

Jedenfalls ist beim Piloten der VV die Erleichterung sehr spürbar. Die Freude auf die nächsten Berglagen aber auch unverkennbar. Beides, das Fliegen im Flachland und in den Bergen, ist von unserem Flugplatz aus möglich wenn ich auch nicht zu den Flachlandbegeisterten gehören werde, so hat der Flug doch viel Spass gemacht.

Morgen jedenfalls soll es in den Bergen wieder besser werden und dann werden wir wieder in unserem Revier, den nördlichen Kalkalpen und wenn es denn sehr gut werden sollte auch in den Dolomiten zu finden sein.

Hier geht´s zum nächsten Bericht - Mülben

Nach oben