

Außenlandung mit „blauem Auge“

VON HANS-JOACHIM MIEDER

Außenlandungen sind für uns Flachlandpiloten in Brandenburg eher problemlos, sind doch manche Felder größer als die meisten Flugplätze in anderen Regionen. Ich gehöre nicht zu denen, die fliegen, bis „das Rad rollt“, aber oft reicht tatsächlich ein weit vorausschauender Blick auf ein oft übergroßes Feld in Flugrichtung. Aber, das kann sich mit zunehmendem Abstand zum Platz schnell ändern.

Mit den Zutaten: Felder gut bewachsen, üppige Seen- und Waldlandschaft, angereichert mit einem Schwapp Hochwasser, ergibt sich eine ganz andere Situation. „Wie kann man schon an einem Heuballen hängenbleiben“, wer dieser Meinung ist: bitte einfach weiterblättern. Für alle anderen gibt es hier einen Bericht zu einem für mich sehr lehrreichen Flug mit einem „Gerade-noch-mal-gut-gegangen-Ende“. Ich befinde mich in meiner dritten Streckenflugsaison, habe im letzten Jahr ca. 90 Flugstunden auf meinem Mini Nimbus geflogen und bin gut im Training (über 40 Flugstunden und es ist ja erst Anfang Juni). Also, ran mit der nächsten Herausforderung: einmal rechts um Berlin herum! Der Eingeweihte weiß, das müssen dann zwischen 400 und 500 km werden. Es ist nicht die einfachste Aufgabe, denn es gibt keine Möglichkeit abzukürzen: da liegt ja immer und in jedem Fall Berlin dazwischen.

Am Abend zuvor habe ich mir die Flugplätze rausgesucht und eine Skizze mit Entfernungen und Platzfrequenzen von den Plätzen rund um Berlin angefertigt; der Plan: „Flugplatz-Hopping“. Das Wetter rund um Berlin war, wie angekündigt, gut mit einer Basis von 1700 Metern. Mein persönlicher Trainingszustand war sehr gut und ich hatte auch schon zwei Außenlandungen hinter mir, ich bin ausgeruht und voller Tatendrang.

Start also im F-Schlepp 10,50 MEZ, Abflug kurz nach 11.00 Uhr mit Basis 900 Meter. Mit etwas verhaltenem Beginn bin ich über

Lüsse, dann um 12.30 Uhr in Brandenburg. Die Basis ist mit 1200 Metern immer noch nicht besonders komfortabel und gibt einen Hänger beim Einflug in das Havelluch (besser: Havelfluch) kurz hinter Brandenburg, das ist nichts Ungewöhnliches in dieser verwässerten Region. Also gut, Mission beendet und zurück nach Hause, um dann weiter nach Osten Richtung Polen zu fliegen?

Das wäre ein guter Plan gewesen, wie sich am Ende des Tages herausgestellt hat. Aber, über einem Solarfeld geht es endlich mal ordentlich nach oben auf 1700 Meter und damit habe ich Mut zu einem zweiten Versuch. Trotz der „verplemperten“ Zeit, es ist inzwischen ja schon nach 13.00 und es ist gerade mal das erste Viertel geschafft. Dafür geht es aber jetzt unter der Basis ordentlich nach Neuruppin, dem nördlichsten Platz und dann auch schon Richtung Ost mit Kurs an Eberswalde vorbei und schon nach Süden Richtung Neuhardenberg.

Bei der Hälfte der Strecke in Höhe Eberswalde ist es 15.00, na ja, schnell ist was anderes. Hier sehe ich auch ein traumhaftes Wolkenbild: im Luftraum C und noch besser in D über Berlin. Vor mir ein schier endloses blaues Loch: die Stadt hat wohl die Umgebung leergesaugt? Die Informationen aus dem Funk sind nicht vielversprechend. Nach einer kleinen „Parkzeit“ entschlief ich mich, mit der restlichen Höhe Neuhardenberg anzufliegen, um dort möglicherweise zu landen. Guter Plan, den ich aber nicht umsetzen muss, da es nochmal ordentlich nach oben geht. Jetzt kommt ein

langer Schenkel nach Eisenhüttenstadt, 50

Kilometer entfernt, mit Flugplätzen östlich des Weges, die allerdings bei einem Anflug sicher das Ende des Fluges bedeutet hätten (Strausberg, Egersdorf haben einen Deckel auf 3500 ft).

Es ist jetzt 15.30 Uhr und ich fliege über einem sehr interessanten Gebiet: den Oderbruch. Interessant deshalb, weil es viel Wasser gibt, schöne Wälder, bunte Felder und kleine nette Dörfer. Was es nicht (mehr) gibt ist Thermik. Es ist Nachmittag, ich hänge unter 1000 Meter und keine von den traurigen Wolken bringt um diese Zeit und hier unten noch wirkliches Steigen.

So bereite ich mich doch rechtzeitig auf eine Außenlandung vor. Die sehr schöne Landschaft verliert nun schnell ihren Charme, denn Außenlandefelder sind hier nicht in gewohnter Güte zu haben. Der Entschluss, auf einer gemähten Wiese zu landen, ist schnell gefasst und es beginnt die Umsetzung. Bei einem kurzen Queranflug stelle ich fest, dass die Fläche noch kleiner ist als gedacht (laut Google Earth 270 Meter). In dieser Phase gibt es keinen Plan B mehr.

Im Endanflug über dem umliegenden Wald erwarten mich zwei zusätzliche Handicaps:

1. Es gibt noch mal einen leichten Hangaufwind,
2. der aus dem in Landerichtung leicht abschüssigen Gelände resultiert.

Die Situation zusammengefasst:

Ich befinde mich in 50 Meter Höhe im Endteil auf eine 270 Meter lange, gemähte Wiese mit Heuballen, die leicht abschüssig ist, ohne viel Gegenwind, aber dafür mit leicht-



Das Flugzeug nach dem Ringelpitz um 110 Grad

tem Steigen. Ich sehe sehr deutlich das Ende meiner „Landebahn“: die Straßenbäume und stelle mir vor, dass ich doch zumindest zwischen zwei Bäumen einschweben sollte. Das ist ja wohl Sch...lecht. Also muss der Flieger runter!

Die letzte Phase der Landung wird mit vollgezogenen Landeklappen und einem auf den Kopf gestellten Flieger eingeleitet. In fünf Meter Höhe fange ich den Flieger ab, überfliege noch einen Heuballen und bin dann in der Mitte meiner „Landebahn“ angekommen – und immer noch in der Luft.

Außerdem kommt jetzt die Hanglage zur Wirkung, das heißt, der Flieger will einfach nicht runter. Das bedeutet für mich: nochmal nachdrücken und – es folgt ein Aufschlag (ich rede nicht mehr von Landung) mit ca. 70 km/h und 4 m/s Sinken, den Mensch und Material immer noch gut überstehen.

Das sollte sich zwei Sekunden später ändern, als ich mit der rechten Fläche an einem Heuballen hängenbleibe (den hatte ich in dieser Phase nicht mehr im Visier) und einen Ringelpitz um 110 Grad erfahre (der

Heuballen hat sich nicht bewegt. Für Drehungen sind wir Menschen, aber auch das Material leider nicht so gut gebaut! Die Folgen dieser heftigen Drehung bringen den Flieger später in den LTB meines Vertrauens, und mir eine Verletzungspause, die mich die komplette Hauptsaison 2013 pausieren lässt.

Vor mir steht aber noch eine schmerzhaft Rückfahrt, für deren Organisation ich an dieser Stelle noch einmal Ingo R. herzlich danken möchte, der an diesem Tag nicht nur mein Rückholer, sondern auch mein Krankenwagenfahrer war und dann erst am nächsten Tag zu Hause war.

Ich war an diesem Tag knapp sechs Stunden in der Luft, habe eine Strecke von 316 Kilometern zurückgelegt und hatte noch 90 Kilometer bis zum Heimatplatz. Diese Aufgabe wäre zu schaffen gewesen...

Fazit:

1. Aufgabe dem Leistungsvermögen, aber auch dem Wetter und dem Flugzeug anpassen. Planung von erfahrenen Streckenfliegern bewerten lassen.

2. Planung ist das halbe Leben. Bei intensiverer Beschäftigung mit der Karte hätte ich den UL-Platz Frankfurt /Oder auf dem Schirm gehabt, den hätte ich problemlos erreicht (nicht im seeyou).

3. Außenlandungen antizipieren. Wann werde ich möglicherweise wo sein und welche Verhältnisse finde ich dann dort vor.

4. Wichtige Entscheidung hinterfragen. Eine Landung im Feld oder auch fernab eines Weges ist im Zweifelsfall noch die sicherere Option als ein „Hubschrauberlandeplatz“.

5. So früh wie möglich losfliegen!

6. Mut zur Rückkehr/Abbruch. Kein falscher Ehrgeiz. Wenn am Scheitelpunkt der Weg zurück der sichere ist, dann ist das eine Option.

7. Wenn es keinen Plan B gibt, dann Plan A mit aller Konsequenz umsetzen

TIPP: Mein Kissen „Dynafoam“ hat mit Sicherheit einiges zum „blauen Auge“ beigetragen!

Share your experience!

Zur Sicherheitskultur in der Luftfahrt gehört auch die Diskussion über eigene Erlebnisse und Fehler, aus denen jeder lernen kann. Haben Sie Vorfälle erlebt oder beobachtet, die für andere Piloten interessant sind? Teilen Sie Ihre Erfahrungen mit anderen! Schreiben Sie an:

pg@segelfliegen-magazin.com, wir behandeln Ihre Zuschrift auf Wunsch vertraulich.