

Reiseflugbericht: Flug in die Heimat 2011

Rückblickend kann man eigentlich nur sagen: „Wahnsinn, was war das für ein Erlebnis!“ Als wir am Freitag, den 19. August 2011 gegen 1445 LT in die D-EEFR in Wilhelmshaven stiegen und uns auf den Weg ins Erzgebirge mit geplantem Zwischenstopp in Leipzig machten, war noch völlig offen, wie das Flugwochenende ablaufen wird, ob die Planung stimmt, das Wetter hält und auch die Technik mitspielt.

Weil ich mir seit März dieses Jahres ein berufsbegleitendes Masterstudium an der Hochschule in Bremen aufgehast habe, bestand ziemliche Planungsunsicherheit für einen gemeinsamen Sommerurlaub im Ausland mit meiner Freundin. Dieser fiel dann auch prompt für dieses Jahr aus. Alternativ musste aber doch noch irgendetwas als Abwechslung vom beruflichen und studentischen Alltag her.

Was eignet sich deshalb noch besser, als das Hobby mit einem größeren Flugabenteuer zu verbinden? Da ich gebürtig nicht aus der Gegend hier im Nordwesten stamme, war auch sofort ein Flugziel ausgemacht: das Erzgebirge – meine Heimat. Die Erlebnisse und Erfahrungen, die ich gemacht habe und den dahintersteckenden Planungsaufwand, den ich für das erfolgreiche Gelingen dieses Abenteuers betrieben habe, wollte ich deshalb für unsere Webseite in der Rubrik „Fliegerische Erlebnisse“ etwas aufbereiten:

Ein „kleiner“ Reiseflugbericht von meinem Heimflug ins Erzgebirge

Was gibt es Schöneres, als einmal mit dem Flieger in die eigene Heimat nach Hause zu fliegen und dabei selbst am Steuer zu sitzen? Obwohl es nicht das erste Mal war, dass ich mit dem Flieger in meine Heimat unterwegs war (letztes Jahr im Oktober mit der Katana erstmalig), stellte mich der Flug in diesem Jahr vor völlig neuen und interessanten Herausforderungen: anderes und größeres Flugzeug, aufwendigere Flugstrecke, Organisation und Planung von Rundflügen in meiner Heimat, Fliegen mit Flugplan und schließlich der Anflug auf einem relativ großen Verkehrsflughafen: Halle/Leipzig.

Vorbereitung

Um all diese Dinge während der Flugdurchführung möglichst stressfrei bewältigen zu können, war eine detaillierte und gut ausgearbeitete Flugplanung unerlässlich. Schon mehrere Wochen vorher begann ich, eine geeignete Flugstrecke auszusuchen, erste Kalkulationen zu Masse und Spritverbräuchen der Cessna anzustellen und mich mit den Lufträumen und Flugplätzen entlang meiner Flugstrecke vertraut zu machen. Auch eine Auffrischung der Sprechfunkverfahren, wie sie im Umfeld von Flugplätzen mit

Flugverkehrskontrolle sicher beherrscht werden sollten, war Teil meiner umfassenden Vorbereitung.

Fliegen mit Flugplan

Das Fliegen mit einem Flugplan sollte als Trainingselement dieses Mal auch Teil des Fluges sein. Auch wenn für die VFR-Fliegerei nicht unbedingt ein Flugplan erforderlich ist, erlangt man aber gerade auf so einer langen Flugstrecke mehr Sicherheit im Notfall und schließlich hat man das Fliegen mit Flugplan einmal erprobt und ist zukünftig gerüstet.

In der Planungsphase habe ich dazu auch mit den Kollegen der Flugberatung telefoniert und alles Wichtige zur Aufgabe eines Flugplanes, und wie man während des Fluges damit umgeht, erfragt. Die Lotsen dort sind sehr nett gewesen und wollten einem gern weiterhelfen. Im Onlinezeitalter ruft dort wohl eh' kaum noch jemand an.

Die Crew

Meine Freundin hatte schon etwas eher Urlaub und war deshalb auch schon ins Erzgebirge vorgefahren und konnte nur auf dem Rückweg mitfliegen. Somit musste ich mir noch einen anderen Kopiloten für den Hinflug suchen. An der Hochschule in Wilhelmshaven hatte ich schon vor längerer Zeit einen Dozenten kennengelernt, Rico Meiner, der auch wie ich aus Sachsen stammt und mittlerweile sehr engagiert in unserer Akaflieg in Wilhelmshaven ist. Interessanterweise konnte ich ihn auch schon als Mitfahrer auf der Strecke zu uns nach Hause im Auto mitnehmen - dieses Mal also das Ganze per Flugzeug.

Als es dann losging...

In meinem Flugplan hatte ich als Startzeit 1400 LT vorgesehen, um genügend Zeit für die Flugdurchführung zu haben. Allerdings musste ich diesen Plan gleich zu Beginn schon wieder etwas anpassen. Eine süd-ostwärts ziehende Kaltfront war noch im Raum Leipzig mit Starkregen und Gewitter aktiv und zog nur langsam ab. Um also nicht Gefahr zu laufen, von hinten in die Front zu fliegen, ging ich auf Nummer sicher und verzögerte den Abflug um eine Stunde. Kein Problem für den Flugplan, kurzer Anruf bei der Flugberatung und schon war die Abflugzeit geändert.

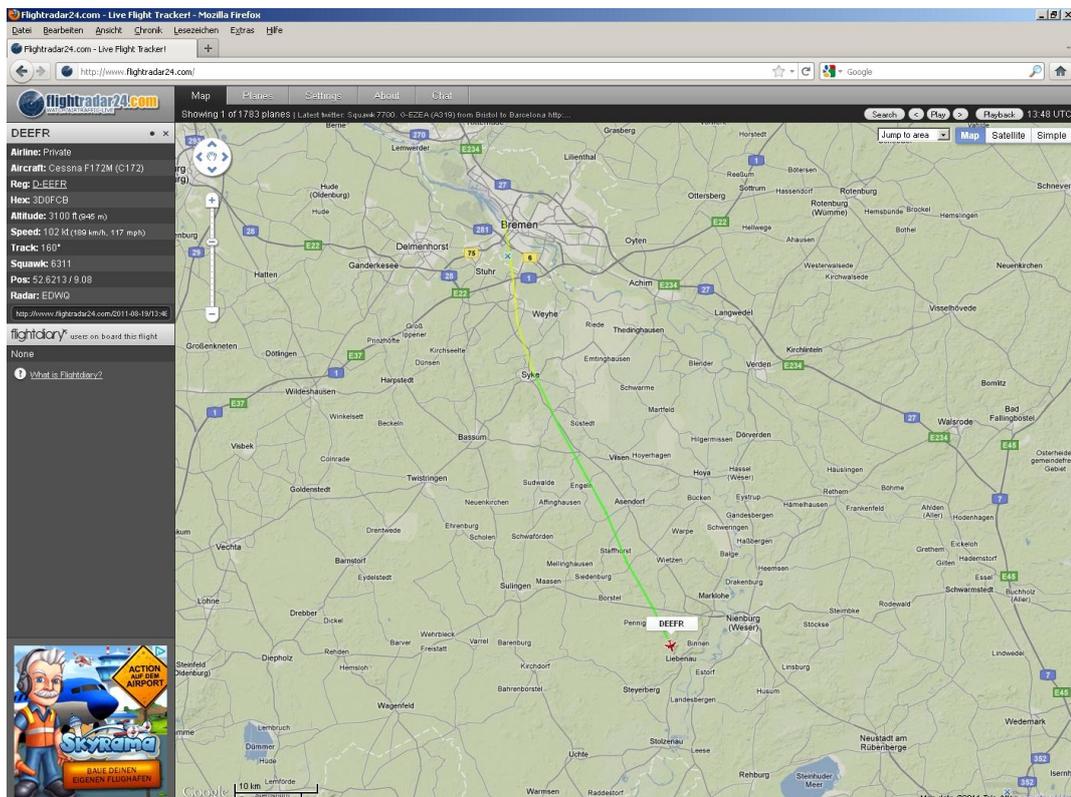
Die geplante Flugstrecke für den Hinflug sollte uns zunächst von Wilhelmshaven Richtung Bremen und dort durch die Kontrollzone mit entsprechender Platzquerung führen. Nach pünktlichem Start um 1500 LT in EDWI machten wir uns also auf die Reise. Die Aktivierung des Flugplanes in Wilhelmshaven wurde problemlos vom dortigen Flugleiter telefonisch erledigt,

so dass die Startmeldung nicht auf der FIS-Frequenz durchgegeben werden musste.

Durchflug der Kontrollzone Bremen

Der Einflug in die Kontrollzone Bremen über November wurde uns ohne Einschränkung genehmigt und auch der beabsichtigte Überflug der Stadt und des Flugplatzes quer zur Startrichtung wurde uns erlaubt. Man bot uns sogar einen Low Approach an, allerdings hätte der die Planung etwas durcheinander gebracht, weshalb wir darauf verzichteten. Damit war schon die erste Herausforderung des Fluges absolviert und wie man dann immer hinterher feststellt: eigentlich ganz einfach.

Wir blieben während des gesamten Fluges auf den FIS-Frequenzen der jeweiligen Fluginformationsgebiete, auch wenn das für einen Flug mit Flugplan nicht zwingend vorgeschrieben ist. Dafür war man zwar meistens mit speziellem Transpondercode unterwegs und musste entsprechend hörbereit bleiben, auf der anderen Seite war man die ganze Zeit mit Verkehrsinformationen versorgt und wurde interessanterweise sogar auf dem Radar für die ganz „Großen“ aufgezeichnet:



Unsere Flugstrecke nach dem Durchflug der Kontrollzone Bremen Richtung Hameln – abgerufen und mitverfolgt durch meinen Bruder unter FlightRadar24.com

Vom südlichen Pflichtmeldepunkt bei Syke ging es dann in süd-östliche Richtung weiter bis nach Hameln westlich an den Lufträumen über und um Hannover vorbei.

Wie wir navigiert haben...

Neben der reinen Sichtnavigation auf Basis der eingezeichneten Flugstrecke in der ICAO-Karte nutzte ich auch alle auf der Route liegenden VORs für die Funknavigation. Schließlich sicherte der in das Navi einprogrammierte GPS-Track die Navigation ab, so dass nichts schief gehen konnte.

Nach Erreichen des Wegpunktes „Hameln“ änderten wir den Kurs und flogen nördlich des Harzes in östliche Richtung weiter nach Halberstadt.



Dom zu Halberstadt



Im rechten Gegenanflug auf die Piste 26R des Verkehrsflughafens Halle/Leipzig

Die Wetterverhältnisse erlaubten uneingeschränkt die Sicht zum Boden, so dass nicht nur schönen Aufnahmen entlang der Strecke entstanden, sondern die Orientierung an entsprechenden Landmarken stets gewährleistet war. Wir flogen unterhalb der aufgelockerten Bewölkung, da wir vor Leipzig mit geschlossener Wolkendecke rechneten. Das führte allerdings dazu, dass es die ganze Zeit durch leichte Thermik etwas „holperte“.

Nachdem wir Halberstadt überflogen hatten, führte uns die Flugstrecke nun in Richtung des nördlichen Pflichtmeldepunktes vom Verkehrsflughafen Halle/Leipzig. Mit Annäherung an den Meldepunkt begann ich erste Landevorbereitungen zu treffen, den ATIS abzuhören und auch die Anflugkarten bereit zu legen – die Spannung stieg.

Nutzung des Autopiloten

Vorher bin auch noch nie mit dem Autopiloten der D-EEFR geflogen. Marcel Kranhold hatte mich kurz zuvor desbezüglich eingewiesen, was sich als sehr hilfreich herausstellte, gerade bei den turbulenten Flugverhältnissen. Somit war zumindest die Kursrichtung stets sichergestellt. Für das Halten der Höhe setzte ich den Autopilot allerdings nicht ein, da offenbar die Regelung zu

leichten Schwingungen führt. Dieses permanente Auf und Ab konnte auch mit nachtrimmen nicht restlos beseitigt werden, weshalb ich die Höhe schließlich manuell einhielt.

Anflug auf den Verkehrsflughafen Halle/Leipzig

Als wir dem nördlichen Pflichtmeldepunkt immer näher kamen, wechselten wir auf die Turmfrequenz und meldeten uns ganz normal zur Landung an. Der sehr geringe Funkverkehr im Vorfeld deutete schon daraufhin, dass wenig los sein wird und wir quasi völlig stressfrei die große Bahn anfliegen konnten.

Für den Anflug gab es weder einen speziellen Transpondercode, noch mussten wir uns in besonderer Weise in den Anflugverkehr einordnen. Auch insgesamt hatte man den Eindruck, mit uns offenbar etwas Abwechslung zu bekommen, man hörte keine weiteren Piloten im Funk und man empfing uns sehr freundlich. Nicht zuletzt wirbt auch das GAT mit Preisreduzierungen am Wochenende von 50% (gilt ab Freitag 1500 LT), um den Flugbetrieb in diesem Zeitraum etwas zu steigern.

So erhielten wir also die Landefreigabe für die nördliche Piste 26R und setzten nach genau 2h Flugzeit in Leipzig auf. Die Landefreigabe kam mit dem Hinweis, erst ganz am Ende der Piste abrollen zu können, da die Abrollwege vorher gebaut wurden. Diese Info hatte ich auch den NOTAMs entnommen. Da wir allerdings sehr kräftigen und teils böigen Wind aus Westen hatten, setzten wir dann doch fast ganz vorn auf und mussten quasi die ganze lange Piste bis ans Ende rollen.

Beim nächsten Mal würde ich unter diesen Verhältnissen die im Gegenanflug übliche Verzögerung der Fluggeschwindigkeit in den Endanflug legen, da man so zunächst noch schneller ist und dann die ganze lange Bahn Zeit hat, die Maschine sicher zu landen.



Lange Rollwege und die Überfahrt der A14 sind Highlights des Verkehrsflughafens Halle/Leipzig



Hinter den ganz Großen geht es zur Abstellfläche für die allgemeine Luftfahrt

Nach dem Abrollen am Ende der Piste wechselten wir schließlich auf die Frequenz der Rollkontrolle und erhielten eine relative lange Liste mit Rollbahnbezeichnungen, um zum Abstellplatz zu kommen. Interessantes Highlight auf dem Weg zum Terminal war die Überfahrt der A14. Da im Zuge des Ausbaus des Flughafens eine weitere Piste nördlich der Autobahn gebaut wurde, waren dafür spezielle Brücken für die großen Flugzeuge erforderlich.

Um in die Endposition zu gelangen, schickte man uns sogar noch ein Follow-me Car, was auch gleichzeitig der Vorfelddbus war, mit dem wir ins Terminal gebracht wurden. Unser Flugplan wurde, wie an einem kontrollierten Flugplatz üblich, automatisch geschlossen, wie auch eine spätere Nachfrage im GAT ergab. Also auch hier wieder: Unkompliziert und ganz einfach.

Ursprünglich hatte ich geplant, einen früheren Freund mit seiner Freundin in Leipzig abzuholen und mit beiden gemeinsam ins Erzgebirge zu fliegen. Somit wäre der Anflug des Flughafens auch in dieser Beziehung ein Highlight gewesen. Wann kann man schon mal jemanden auf so einem großen Flugplatz selber abholen? Allerdings haben die beiden kurz vorher noch gekniffen, da im Moment des Abfluges in EDWI noch gewittrige Wetterverhältnisse über Leipzig herrschten, und ihnen das nicht ganz geheuer war. Die Gewitter hatten sich aber letztlich verzogen, so dass wir bei bestem Wetter Leipzig erreichten. Naja, Übung für mich war es auf alle Fälle!

Für den Fall, dass sie doch mitgeflogen wären, hatte ich im Vorfeld berechnet, wie viel Sprit ich in Leipzig minimal bzw. maximal dabei haben muss, um beim Start dort nicht zu schwer zu sein, aber auch für die Strecke ins Erzgebirge noch genug Sprit mit Reserve an Bord zu haben, ohne in Leipzig noch nachtanken zu müssen. Interessanterweise ging diese Rechnung genau auf. Ich hatte berechnet, dass ich maximal 57 Liter noch drin haben darf und mit mindestens 42 Liter starten muss. Gemessen in Leipzig hatte ich 45 Liter.



Hinter einem Follow-me Car - gleichzeitig Vorfelddbus - zum Abstellplatz und anschließend zum GAT



Die Crew – vor Abflug auf dem Verkehrsflughafen Halle/Leipzig

Obwohl wir nun keine weiteren Fluggäste erwarteten, sind wir dennoch in das Hauptterminal gegangen, um eine Kleinigkeit zu essen. Schließlich durften wir dann auch das ganze Prozedere beim Wieder-Einchecken mitmachen. Auch hier gab es wieder ein kleines Highlight zu erleben.

Sicherheitskontrolle in Leipzig

Offensichtlich ist es allgemein festgelegt, dass die Crew bzw. die Piloten und Stewardessen getrennt von den Passagieren in die Sicherheitskontrolle müssen. Dies gilt wohl auch für die allgemeine Luftfahrt.

Ich also als Pilot mit quasi nichts dabei (nur mein Flugbuch mit Lizenz und Ausweis) in die Kontrolle für die Crew, dort wurde ich von insgesamt drei Sicherheitsbeamten in der üblichen Weise kontrolliert und gescannt und konnte anschließend in den Sicherheitsbereich. Mein Fluggast, Rico Meiner, musste allerdings getrennt kontrolliert werden und das offenbar auch von anderem Sicherheitspersonal. Das hatte zur Folge, dass er mit seinem Apfel und der Flasche Apfelschorle (1,5 Liter) in der Hand erst mal fast 20 Minuten warten musste, bis entsprechendes Personal aus dem Hauptterminal vor Ort war. Die drei Kollegen, die mich „gefilzt“ hatten standen gleichzeitig rum.

Naja, irgendwann kamen dann vier (!) Sicherheitsbeamte an, stellten den Röntgenapparat an und fingen an, Ricos Apfel und Apfelschorle zu scannen. Und dann kam doch tatsächlich noch der Hinweis, dass ja eigentlich nur 200 ml-Flaschen erlaubt seien. Ich dachte nur: Jo! Da musste ich echt schmunzeln.

Da ich in dem Moment verantwortlicher Luftfahrzeugführer war, konnte ich die Situation allerdings mit dem Hinweis entspannen, dass er ja schon aus der Flasche getrunken hatte (sie war fast leergetrunken) und es lag ja auch in meiner Verantwortung: seine Apfelschorle wäre ja schließlich in meinem Flugzeug explodiert. Man muss hier auch mal bedenken, wie viel Personal für die Kontrolle von uns beiden in Bewegung war. Wirklich witzige Aktion!

Abflug aus der Kontrollzone über die Stadt Leipzig

Nachdem das alles verdaut war, ging es nun schließlich weiter. Vom Vorfeldbus zum Flieger gebracht, alle Checks durchgeführt sollte uns unsere letzte Etappe ins Erzgebirge führen.



„Abflug ausnahmsweise nicht über Sierra, sondern über die Stadt Leipzig genehmigt...“ – Blick auf das Flughafengelände



Die Stadt Leipzig – im Hintergrund das Völkerschlachtdenkmal

Um den relativ überschaubaren Flugbetrieb etwas auszunutzen, erbat ich nicht den üblichen Ausflug aus der Kontrollzone über Sierra, sondern den Ausflug über die Stadt Leipzig. Dieser Wunsch wurde auch prompt genehmigt, so dass wir gleich zu Beginn der 2. Etappe einen schönen Rundflug über Leipzig erleben durften.

Nachdem wir die Stadt überflogen und die Kontrollzone verlassen hatten, führte uns die weitere Route über ein Festival-Gelände, welches in einem der alten Braunkohletagebaue eingerichtet wurde. Zeitgleich startete dort das „Highfield-Festival“, zu dem auch einige meiner Bekannten aus dem Erzgebirge zu Gast waren.



Das „Highfield-Festival“ an einem renaturierten Braunkohletagebau – im Hintergrund das Kohlekraftwerk Borna

Von dort ging es weiter in Richtung Heimat. Am Flughafen in Leipzig hatte ich nochmal die aktuellen Wetterverhältnisse im Erzgebirge und auf unserem Zielflughplatz in Chemnitz-Jahnsdorf geprüft. Wie angekündigt war der Regen

dort auch schon längst verzogen und es kündigte sich sehr schönes Wochenendwetter an.

Die weitere Route verlief durch das Altenburger Land östlich am Flugplatz Altenburg-Nobitz vorbei mit direktem Kurs auf Chemnitz. Obwohl ich für diese letzte Etappe keinen Flugplan aufgegeben hatte, blieb ich weiterhin auf der FIS-Frequenz. Unser gegenüber im Funk war aber offenbar irgendein gelangweilter Kollege aus München, der uns dann auch recht zeitnah wieder von der Frequenz „schmiss“, da kaum was los war und er seine Pflicht erfüllt sah.

Da wir ja leider noch nicht nach Großrückerswalde fliegen konnten (der Flugplatz hat nur Samstag und Sonntag geöffnet, liegt aber näher zu meinem Heimatort) flogen wir dennoch von Chemnitz zunächst ins Erzgebirge über meinem Heimatort Scharfenstein und dann allerdings wieder zurück, um nach ca. 42 Minuten Flugzeit von Leipzig gegen 1930 LT in Chemnitz-Jahnsdorf zu landen.

Das Wetter dort war entsprechend gut, so dass wir unseren Heimflug wie geplant beenden konnten.



Terminal und Tower des Flugplatzes EDCJ – Chemnitz-Jahnsdorf



Die „Crew“ nach sicherer Landung auf dem Zielflugplatz EDCJ – Chemnitz-Jahnsdorf

Für die darauffolgenden Tage hatte ich einige Rundflüge organisiert, damit das Flugzeug bei dem schönen Wetter nicht die ganze Zeit am Boden steht.

Flugbetrieb am Samstag

Für Samstagvormittag hatte ich zunächst noch zwei kleinere Flüge von und über Chemnitz mit ein paar Bekannten und Verwandten von Rico meiner geplant.

Da ich in Großrückerswalde keine Möglichkeit zum Tanken hatte, war also auch in Chemnitz-Jahnsdorf meine Tankstelle für das Wochenende. Die Herausforderung lag nun darin, an beiden Tagen des Wochenendes immer so viel Sprit in Chemnitz zu tanken, dass ich entsprechende Flüge ab

Großrückerswalde durchführen konnte, nicht zu schwer bin (der Platz dort hat eine Graspiste), ich aber auch immer wieder sicher nach Chemnitz-Jahnsdorf zurückkomme. Dazu hatte ich mir auch im Vorfeld sehr intensive Gedanken gemacht. Auf Basis des Flugdurchführungsplanes entwickelte ich sogar ein kleines Exceltool, mit dem man die Verbräuche und Abläufe durchspielen und auf die nötigen Spritmengen schließen konnte.

Rundflug nach Dresden

Entsprechend für den Nachmittag mit Sprit versorgt startete ich gegen Mittag in Chemnitz, um nach Großrückerswalde zu fliegen. Dort warteten schon meine Freundin und mein Vater mit etwas Mittagsverpflegung auf mich. Als nächstes stand mit den beiden ein größerer Rundflug durch Sachsen an mit dem Ziel: Dresden.



D-EEFR auf dem Flugplatz EDAG – Großrückerswalde
(„mein Heimatflugplatz“)



Freudiger Empfang bei besten Flugwetteraussichten

Frisch gestärkt und nach einer kleinen Pause starteten wir also gegen 1300 LT für einen Rundflug nach Dresden.

Unsere Route führte uns zunächst über das östliche Erzgebirge in Richtung Elbsandsteingebirge. Auf dem Weg dorthin überflogen wir einige der markanten Besucherziele, die ich schon aus meiner Kindheit kannte. In Cämmerswalde wurde beispielsweise noch zu DDR-Zeiten eine in Dresden in Lizenz gebaute IL14 auf ein Feld gelandet, um die Maschine dort still zu legen und in ein Freilichtmuseumstück zu überführen.

Einflug in das Elbsandsteingebirge

Von dort ging es bei herrlichstem Flugwetter immer weiter in Richtung Elbsandsteingebirge. Die Pforte zu dieser imposanten Gebirgsformation im Elbtal ist die sogenannte Festung Königstein.

Nach einigen Vollkreisen, um die malerische Gegend fotografisch festzuhalten, flogen wir in nördliche Richtung weiter direkt auf die Stadt Dresden zu. Auch hier wartete wieder eine kleine Herausforderung auf uns,

denn der Großteil der Altstadt liegt innerhalb der um den Flugplatz Dresden aufgespannten Kontrollzone. Aber nach höflicher Anfrage für einen Rundflug über die Altstadt bei der zuständigen Lotsin, war dies kein Problem und wurde uns und einigen weiteren Piloten uneingeschränkt genehmigt.



Eine IL14 und anderes russisches Fluggerät im Freilichtmuseum Cämmerswalde



Die Pforte zum Elbsandsteingebirge – die Festung Königstein

Vorbei an der neuen Waldschlösschenbrücke, die nach langem Hin und Her nun doch das Elbtal schmücken wird und es, wie ich finde, in keiner Weise, verbaut aussehen lässt, flogen wir direkt in die Kontrollzone über die Dresdener Altstadt.

Rundflug über die Dresdener Altstadt

Zur gleichen Zeit feierten die Dresdener ihr Stadtfest, weswegen aus dem Fieger eine Menge Trubel in den Straßen sichtbar war. Neben der Frauenkirche als das schönste bauliche Highlight der Innenstadt, konnten wir auch einige der Dampfschiffe auf der Elbe betrachten.



Im Anflug auf Dresden – das Elbtal mit neuer Waldschlösschenbrücke



Dresdener Frauenkirche und die Altstadt – „Einflug in die Kontrollzone genehmigt, Squawk weiterhin VFR...“

Nach einem Vollkreis über der Altstadt ging es dann weiter in Richtung Pflichtmeldepunkt Mike, der nicht umsonst diesen Namen trägt. Dahinter verbirgt sich nämlich als weithin sichtbare Landmarke das Schloss Moritzburg.

Dies sollte natürlich auf der langen Liste der Sehenswürdigkeiten auf unserer Route nicht fehlen.

Auf dem Weg dahin durchflogen wir den Abflugsektor des Flugplatzes, da aber gerade keine Maschine startete, konnten wir bedenkenlos unseren Flugweg fortsetzen. Vielmehr musste man auf das ganze Kleinfluggerät achten, was noch in und um die Kontrollzone Dresden unterwegs war.



Albertbrücke und die Altstadt von Dresden vom rechten Elbufer



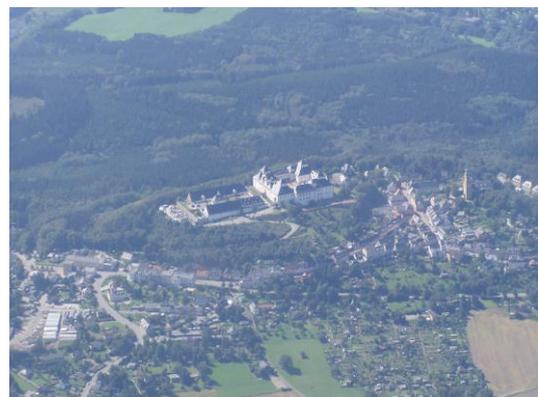
kein Verkehr am Dresdener Flughafen – Vorbeiflug am Flughafen Dresden/Klotzsche ohne Probleme möglich

Nachdem wir über das Schloss Moritzburg die Kontrollzone wieder verlassen hatten, ging es zurück ins Erzgebirge in westliche Richtung.

Für den Rundflug über Dresden waren wir im Prinzip die ganze Zeit unterhalb der Wolkenbasis, auch um ein paar gute Bilder zu bekommen, was uns allerdings nicht zu geringe Turbulenzen und „Geholpere“ im Flieger bescherte. Dies schlug auch etwas auf den Magen meiner Freundin, so dass wir auf dem Rückweg in beruhigtere Luft oberhalb der Wolkenbasis aufstiegen und dort einen ganz entspannten Rückflug nach Großröckerswalde hatten.



Ausflug aus der Kontrollzone Dresden über Mike = Schloss Moritzburg



Schloss Augustusburg am wunderschönen Zschopautal

Die weitere Route führte uns an Chemnitz vorbei, gefolgt vom Schloss Augustusburg und schließlich wieder in südliche Richtung ins Erzgebirge und über meinen Heimatort Scharfenstein, der auch mit entsprechender Burg

ausgestattet ist. Hier kann man mal gut sehen, wie viel historische Bauten und Baudenkmäler in Form von Schlössern, Burgen und Festungen in Sachsen existieren. Es ist diesbezüglich also sehr sehenswert – gerade aus der Luft!

Nach etwa 1,5h erreichten wir wieder sicher den Flugplatz Großrückerswalde und stiegen durch diese vielen beeindruckenden Impressionen begeistert aus dem Flugzeug.



Erzgebirgspanorama



Mein Heimatort Scharfenstein im Zschopautal

Dennoch war die Samstagsfliegerei noch nicht ganz vorbei. Einen Rundflug hatte ich nämlich noch auf dem Plan stehen. Dieses Mal sollten noch ein paar Bekannte in den Genuss kommen, mit mir über unsere gemeinsame Heimat aufzusteigen und die Orte von oben zu betrachten.



Im Anflug auf den Flugplatz EDAG - Großrückerswalde



Rückflug Montagmorgen – Harz unter Cumulusbewölkung

Wie schon zu den morgendlichen Flügen, konnte man auch hier wieder für große Begeisterung für die Fliegerei bei den Fluggästen sorgen. Es machte schon echt Spaß, mit diesem Hobby den Blick für das Wesentliche bei den Menschen, die mitgeflogen sind, etwas zu schärfen - das konnte man so spüren.

Sonntagsflüge

Der Sonntag lief letztlich nicht ganz so flugintensiv ab, wie der Samstag. Nach dem morgendlichen Shuttleflug nach Chemnitz zum Tanken standen für den

Sonntag nur zwei kürzere, ein längerer Rundflug und zunächst auch noch der Rückflug nach Wilhelmshaven auf dem Programm.

Mit diesen Flügen konnte ich noch ein paar weitere Areale unseres Erzgebirges aus der Luft inspizieren und auch erkennen, dass eigentlich alles gar nicht so weit auseinander liegt. Nur ist man gerade in den Bergen immer sehr lang mit Auto unterwegs, um in verschiedene Orte zu fahren. Mit dem Blick aus dem Flieger rückt alles irgendwie näher zusammen.

Einer dieser Flüge führte uns um den Fichtelberg, der schon viele Male Ausflugsziel von uns gewesen war. Ihn jetzt mal mit dem Flieger zu umrunden, war schon ein ganz besonderes Erlebnis.

Zweifelhafte Wetterlage für den Rückflug am Sonntag

Ursprünglich hatte ich den Rückflug nach Wilhelmshaven für Sonntagnachmittag geplant, allerdings zog im Erzgebirge zu dieser Zeit leicht gewittrige Bewölkung auf, die sich aber letztlich als harmlos herausstellte. Wir flogen also zunächst wieder zurück nach Chemnitz-Jahnsdorf, um das Flugzeug für den Rückflug vorzubereiten und zu betanken. In dem sehr modern und gut ausgestatteten Terminal analysierte ich allerdings noch einmal intensiv das aktuelle Flugwetter auf unserer geplanten Strecke.

Dabei wurde deutlich, dass wir zwar sicher aus dem Erzgebirge heraus gekommen wären, allerdings vermutlich irgendwo nördlich des Harzes eine größere Gewitterfront erreicht hätten. Obwohl die Gafor-Angaben ausreichend gute Bedingungen (Oscar und Charlie) vorhersagten, war die Wetterlage zweifelhaft. Im Flugwetterbericht war von linienförmig angeordneten Gewittern mit Starkregen und Hagel im Nordwesten die Rede und im Gafor waren ähnliche Bemerkungen zu den einzelnen Gebieten zu lesen. Auf dem Regenradar waren schließlich auch die linienförmigen Niederschläge sichtbar. Es war also unklar, ob sich dieses Wetter, bis wir den Norden erreicht hätten, verzogen hätte.

Schließlich festigte ein Anruf bei meinem Fluglehrer Stefan Ganse die Entscheidung, den Rückflug auf Montag zu legen. Er schätzte die Lage ebenfalls als kritisch ein, so dass man zwar durchkommen könnte, aber durchaus auch irgendwo runter muss, um den Flug zu unterbrechen. Da ich die Maschine noch bis Montagmittag gebucht hatte und wir so auch keinen Stress hatten, zogen wir es also vor, lieber noch eine Übernachtung zu Hause zu machen und nicht irgendwo in Mitteldeutschland.

Rückflug am Montag

Für Montag waren die Wetteraussichten entsprechend besser, so dass wir schließlich bei herrlichsten Flugwetterbedingungen Montagmorgen den Heimflug gegen 0800 LT antraten. Dazu hatte ich auch wieder einen entsprechenden Flugplan aufgegeben, der völlig unkompliziert von dem Chemnitzer Flugleiter aktiviert wurde.

Die Flugstrecke war nach dem doch anstrengenden Wochenende relativ entspannt gewählt, so dass wir keine größeren Flugplätze und Lufträume durchqueren mussten.



Schön war's im Erzgebirge – In den „Rückspiegel“ geschaut



Die „Crew“ auf einem entspannten Rückflug

Für den Rückflug hatte ich auch keine weitere Zwischenlandung eingeplant, so dass wir Non-Stop von Chemnitz-Jahnsdorf nach Wilhelmshaven zurückflogen.

Mein Kopilot auf dem Rückflug war nun meine Freundin, die ihre Funkausbildung einmal mehr zum Einsatz bringen konnte und Teile des Sprechfunks übernahm. Rico Meiner war nun „nur“ noch Fluggast und nahm hinten in der Cessna Platz.

Unsere Route führte uns zunächst inbound zu einem westlich von Leipzig gelegenen VOR (GOT) und von direkt outbound nach Celle, östlich vorbei am Harz und über den Forschungsflughafen Braunschweig.

Unsere Navigation basierte ebenso wieder auf dem Track in der Karte und der Orientierung an verschiedenen Landmarken, der Nutzung von Funknavigationsanlagen und zur Absicherung auch auf dem GPS-Track, der uns gerade um Celle herum von den Truppenübungsplätzen fern hielt.



Der Forschungsflughafen Braunschweig –
Pistenverlängerung im Bau



Stadion der Eintracht Braunschweig

Ab Celle sind wir dann zwischen den Übungsplätzen bei Bergen (ED-R31) und dem Luftraum Hannover hindurch in Richtung Wildeshausen geflogen. Damit umflogen wir letztlich auch den Luftraum Bremen. Von Wildeshausen ging es dann direkt über Oldenburg wieder zurück auf den Heimatflugplatz Wilhelmshaven.

Dort landeten wir schließlich nach insgesamt 3h 14' Flugzeit ebenfalls bei bestem Flugwetter. Die Entscheidung, erst Montagmorgen zurückzufiegen, war also absolut richtig gewesen.

Mit unglaublich vielen Eindrücken, interessanten und spannenden Momenten beendeten wir so ein auch aus fliegerische Sicht sehr lehrreiches und herausforderndes Wochenende. Neben den vielen neuen Elemente, die man auf einen solchen langen Flug integrieren und trainieren konnte, waren aber auch eine Vielzahl an Standardverfahren dabei, die die fliegerischen Fähigkeiten wieder etwas mehr festigten.

Es zeigte sich auch, dass eine zwar im Vorfeld aufwendige aber sehr detaillierte Planung später sehr viel ausmacht und die Durchführung wesentlich stressfreier erscheinen lässt. Auch wenn das Wetter insgesamt am Wochenende gehalten hat, ist es ein doch nicht zu unterschätzendes Element, welches ein solches Flugabenteuer auch mal schnell um einen Tag verlängert. Nicht zuletzt hat aber auch die Technik und das Flugzeug als solches Dank sorgfältiger Wartung und Instandsetzung mitgespielt und keine Ausfälle oder Risiken verursacht.

Mit diesem Flugbericht möchte schließlich ich auch all jene motivieren, die vielleicht etwas zögerlicher sind, die Platzrunde in Wilhelmshaven für größere Strecken zu verlassen. Solch ein größeres Flugabenteuer durchzuführen, ist ein sehr gutes Training und man lernt eine ganze Menge dazu. Ich würde jederzeit wieder ein solches Abenteuer in Angriff nehmen!

Zusammenfassung: Flugstrecken und Logbucheinträge:

- Hinflug 19.08.2011
 1. Etappe: EDWI – Bremen (Überflug ohne Landung) – Hameln – Halberstadt – EDDP (Halle/Leipzig)
Gesamtstrecke: 223 nm Gesamtflugzeit: 2h Spritverbrauch: 70 Liter
 2. Etappe: EDDP (Halle/Leipzig) – Scharfenstein (Überflug) - EDCJ (Chemnitz-Jahnsdorf)
Gesamtstrecke: 71 nm Gesamtflugzeit: 42 min. Spritverbrauch: 23 Liter
- 20.08.2011
 1. Rundflüge (2x) ab EDCJ (Chemnitz-Jahnsdorf)
 2. Shuttleflug EDCJ nach EDAG (Großrückerswalde)
 3. Rundflug nach Dresden ab EDAG (Großrückerswalde)
Gesamtstrecke: 125 nm Gesamtflugzeit: 1h 28' Spritverbrauch: 43 Liter
 4. weiterer Rundflug ab EDAG (Großrückerswalde)
- 21.08.2011
 1. Shuttleflug EDAG (Großrückerswalde) nach EDCJ (Chemnitz-Jahnsdorf) und zurück (Tanken)
 2. Rundflüge (3x) ab EDAG (Großrückerswalde)
 3. Shuttleflug EDAG (Großrückerswalde) nach EDCJ (Chemnitz-Jahnsdorf)
➔ Entscheidung: Rückflug erst am Montag wegen zweifelhafter Wetterlage in und um EDWI
- Rückflug 22.08.2011
EDCJ (Chemnitz-Jahnsdorf) – GOT (VOR) – Celle – Wildeshausen – EDWI
Gesamtstrecke: 258 nm Gesamtflugzeit: 3h 14' Spritverbrauch: 95 Liter