Ausflug Kontrollzone Heringsdorf

Tagesausflug nach Heringsdorf

Reisebericht über einen Ausflug zur Ostsee mit einer Rückkehr unter X-RAY Bedingungen

Liebe Vereinskameraden,
ich habe mich im Laufe der vergangenen Woche entschieden, mit einem guten Freund die bislang schon länger anhaltende schöne Wetterperiode zu nutzen, um einen Ausflug an die Ostsee zu unternehmen.

Wahrscheinlich ist das für viele von uns ein oft und gern gewähltes Ziel, was uns in den Sommermonaten auf recht kurzem Weg zur Ostsee bringt, um einen Strand zu erreichen und zum Baden zu gehen.

Nach den zur Verfügung stehenden Wettervorhersagen vom Freitag war gutes Wetter auf der gesamten Strecke zu erwarten. Lediglich am späteren Abend des Samstags war mit dem Einzug einer Schlechtwetterfront aus Südwesten her kommend zu rechnen.

Die Flugvorbereitungen waren erledigt, die Badehose verstaut, der Flieger getankt und so ging es gegen 9:00 Uhr in Schönhagen los. Ich hatte mich dazu entschlossen, den Durchflug über Berlin vorzunehmen. Wir flogen über WHISKEY-, BRAVO und ECHO-Routing durch die Kontrollzone, um dann einzudrehen mit direktem Kurs auf Pasewalk (EDCV). Den Platz wollte ich mir zumindest mal von oben anschauen um hier ggf. auf dem Rückflug zu tanken.

Das Wetter war toll, mit leichten Thermikerscheinungen und leichtem Rückenwind flogen wir unter besten VFR-Bedingungen über Prenzlau, Pasewalk direkt zum Pflichtmeldepunkt SIERRA von Heringsdorf.

Ich hatte hinter Pasewalk die Heringsdorfer Frequenz gerastet. Es kündigte sich bereits gegen 10:00 Uhr reger Verkehr an, trotzdem der Platz Samstags erst ab 10 Uhr geöffnet ist.

Über dem Oberhaff reihten wir uns als Nummer Drei hinter einer Piper aus Saarmund kommend ein, meldeten den rechten Queranflug zur 10 und landeten bei 12 Knoten direkt hinter der Schwelle. Wir konnten aufgrund der kurzen Landung direkt Bravo abrollen und stellten den Flieger wie gewohnt bei Charlie ab. Alles in Allem ein netter Funkkontakt, mit dem abschließenden Worten des Controllers: „Willkommen in Heringsdorf“.

Ich bezahlte gleich die Landegebühr und schon ging es mit der Fliegergruppe aus der Piper in einem Großraumtaxi direkt nach Ahlbeck. Die Taxikosten wurden somit hälftig geteilt und wir kamen für 10€ direkt zum Strand.
Es verging ein toller Strandtag mit dem für mich obligatorischen Matjes zum Mittag.

Gegen 14:30 wollte ich mal kurz die Wetterlage für unseren Rückflug checken. Dieser war war ursprünglich für 18:30 „takeoff“ geplant. Auf den Wetterbildern zeigte sich jedoch, dass das aus Süd-Westen kommende schlechte Wetter etwas schneller vorankommt, als ursprünglich vorhergesehen. Ich hatte mich entschieden, den Start vorzuverlegen, um ggf. in Pasewalk nochmals zu tanken.

Schließlich saßen wir um 17:30 im Flieger, starteten auf der 10 und flogen über SIERRA direkt Richtung Pasewalk. Bei der Sichtprüfung vor dem Start waren noch rd. 45 Liter im Tank. Ausreichend für den Rückflug, der eigentlich noch über Potsdam gehen sollte. Es sollte sich herausstellen, dass die Schlechtwetterfront tatsächlich noch schneller vorankommt als angekündigt. Ich hatte mich dazu entschlossen, mir die halbe Stunde Tankstopp in Pasewalk zu sparen, um rechtzeitig vor der herannahenden Front in Schönhagen anzukommen.

Anflug über Sierra nach Heringsdorf

Alkoholfrei!

Durch den Gegenwind mit rd. 12 Knoten aus Südosten flogen wir etwas langsamer als auf unserem Hinflug und erreichten etwa 140 km/h über Grund bei der empfohlenen Reiseflug-Drehzahl.
Die Sicht wurde zunehmend diesig. Immer mit dem Blick Richtung Südwesten um ggf. schlechteres Wetter frühzeitig zu erkennen, flog ich die geplante Route, zunächst mit Steuerkurs Richtung Potsdam zurück. Problemlos!
Rund 5 Meilen nördlich Oranienburg war trotz der relativ diesigen Sicht mit Weiten von immer noch rd. 20 km recht deutlich die Wettergrenze zu erkennen, die, wie soll es anders sein, in Richtung unseres Zielgebietes lag. Kurzerhand habe ich die Idee verworfen, die Strecke über Potsdam zu fliegen.

Ich meldete mich in Tegel und bat um Durchflugfreigabe für diesen Sektor über TANGO, Midfield-crossing, OSKAR. Eine willkommene Möglichkeit, um schneller EDAZ zu erreichen. Ich bekam alle erforderlichen Freigaben, wechselte auf die Schönefeldfrequenz und wurde von OSKAR direkt zu WHISKEY 1 durchgelassen.

Querab Saarmund wurde es dann recht turbulent. Schauer setzten ein. Ich war mitten drin in der Suppe. Durch den Gegenwind zeigte die Tankuhr etwas weniger als erhofft. Wir wissen alle, das die C-42 bauartbedingt auf der Uhr weniger zeigt, als tatsächlich noch auszufliegen ist. Dennoch ein blödes Gefühl was zusätzlich Stress bereitet.

Strand Ahlbeck

Tegel Überflug westlich der Landeschwelle Piste 08

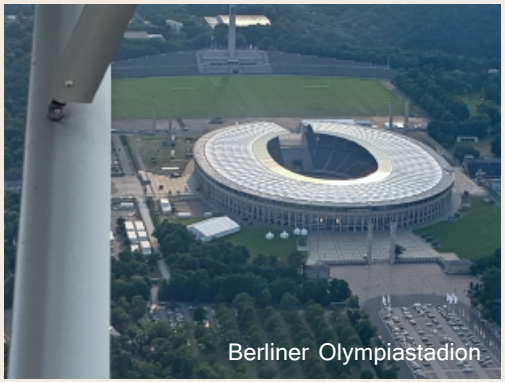
Ich musste nun abwägen. EDAZ erreichen, um den Flieger verlässlich „zu Hause“ zu Parken und dem nächsten Kollegen für den Folgetag den Flieger bereitzustellen oder umkehren. Es plagen einen ebenso Gedanken, zu Hause schlafen zu wollen und seine Vorhaben für den nächsten Tag umzusetzen. Alles falsche Ansätze! Saarmund – Schönhagen, sonst in rund 7 Minuten zu fliegen… Normalerweise nur ein kleiner Hüpfer.

Radarstation Teufelsberg

Ich rastete Schönhagen und holte mir sogleich Windrichtung, Stärke und Betriebspiste. Erwartungsgemäß war es die 25. Auf der Höhe nordöstlich des Blankensees steigerten sich Turbulenzen auf ziemlich unangenehme Weise. EDAZ meldete mir unterdessen mit ungewöhnlich ruhiger Stimme „Schauer am Platz“, die für mich jetzt auch in Wasserzylindern zu erkennen waren, „Wind aus 210° mit Spitzen von 28 (!) Knoten“. Achtundzwanzig Knoten sind nicht sportlich ambitioniert sondern Gefährlich, auch wenn Sie halbwegs von vorne kommend auf der Piste stehen!

Der rechte Queranflug auf die 25 war unerträglich. Ich meldete schließlich mit ähnlich ruhiger Stimme wie unser Controller den Endanflug auf die 25 und konzentrierte mich mit festem Griff am Ruder auf meinen Steuerkurs. Es waren beherzte Steuerbefehle am Knüppel und an den Pedalen notwendig. Kurzum: es war beschissen!

Ich war froh, die Nase für den Endanflug endlich in die vorherrschende Windrichtung zu drehen. Das machte es etwas leichter. Ich nahm mir vor, mit einer Klappenstufe bei gleichzeitig etwas erhöhter Landegeschwindigkeit aufzusetzen. Die rund 1 Minute Endanflug kamen mir unendlich lang vor. Die Sicht war bescheiden. Regen prasselte auf die Frontscheibe.


Berliner Olympiastadion

Ich hatte großes Glück. Im starken Regen näherte ich mich der Landeschwelle. Durch die Turbulenzen ein Anflug wie im Fahrstuhl mit ungewollten Bewegungen in beide Richtungen (hoch und runter). In etwa 20m Höhe flog es sich dann plötzlich und unerwartet wie in einem Vakuum. Es gelang eine butterweiche Landung auf der 25. Ich war heil froh, Bodenkontakt zu haben! Ich glaube, der Flugleiter auch.

Fazit: Detailliertes Wetterbriefing mit allen zur Verfügung stehend Mitteln ist für mich auch künftig ein Muss. Auch das regelmäßige Überprüfen der Wetterdaten aus den gängigen Apps halte ich nach wie vor während eines Überlandfluges für empfehlenswert, ja sogar geboten. Das Erreichen des Zielflugplatzes sollte man eben nicht mit allen Mitteln zwingend umsetzen wollen!

Es ist wie so oft eine Verkettung falscher Entscheidungen, die mich in diese Situation brachte. Klar kann man nun Vorwürfe machen, nicht schon vor Berlin entschieden zu haben, einen Ausweichplatz angeflogen zu sein. Vielleicht wäre auch eine Landung in Saarmund eine Alternative gewesen. Allerdings standen auch hier Schauer und Turbulenzen über dem Platz.

Schönhagen hatte etwas westlich und östlich 2 erkennbare Regenzylinder am Platz. Genau mittig lag die Piste. Ich hatte auch deshalb entschieden, weiter EDAZ anzusteuern. Allerdings kam ich dann zeitgleich mit dem Regen an.

Vielen Dank fürs lesen. Ich denke, jeder zieht hieraus seine eigenen Schlüsse, bestenfalls neue, eigene Erkenntnisse. Ich werde meine Abstände für Schlechtwetterzonen deutlich erhöhen und künftig in vergleichbaren Situationen sicher rechtzeitig und anders entscheiden.

Tegeler See

EDAZ, Landung Piste 25