

Vergleichsfliegen Wilsche-Schäferstuhl-Bronkow 2016

Aller Anfang ist...

Jonas

Schon letztes Jahr, als Melvin und ich auf einem Streckenfluglehrgang in Kamenz das geradeausfliegen gelernt haben, kam uns die Idee, dieses Jahr beim Vergleichsfliegen Wilsche-Schäferstuhl-Bronkow mitzufliegen. Es sollte über die Himmelfahrt und Pfingstwochenenden in Bronkow von Bronkow und dem dort fliegenden Verein aus Neuhausen ausgerichtet werden. Da wir noch keine Wettbewerbserfahrung besaßen und nicht gleich alleine mit 40 anderen Flugzeugen zusammenfliegen wollten, war der Plan mit dem Duo Discus vom Verein und einem streckenflugerfahrenen Vereinskollegen hinfahren. Das ging leider nicht ganz auf, da er seine Masterarbeit nicht vor dem Vergleichsfliegen fertig kriegen konnte. Also haben wir uns überlegt, wen wir wohl sonst als Trainer mitnehmen könnten. Leicht wurde es nicht, weil uns bewusst war, dass wir dann wahrscheinlich an den beiden Wochenenden mit verschiedenen Trainern fliegen würden, aber wir wollten auf keinen Fall nicht hinfahren, nur weil einer abgesprungen ist. Die Entscheidung fürs erste Wochenende fiel auf Tim, der in St. Michaelisdonn fleißig fliegt, viel Erfahrung im Wettbewerbsfliegen hat und uns deswegen eine große Hilfe sein konnte. Wir würden ihm im Gegenzug zu einem Flugwochenende bei hoffentlich super Wetter verhelfen. So kam es, dass wir eines Samstags um 17 Uhr nach St. Michaelisdonn gefahren sind um dort noch ein paar abendliche F-Schlepps mit Tim zu machen.

Erstes Wochenende

Melvin

Am Mittwoch fing dann die Spannung an zu steigen. Heute abend sollte es losgehen. Jonas und ich hatten uns einen straffen Zeitplan gelegt. Da wir beide noch zur Schule mussten und am Donnerstag bereits der erste Wertungstag anstand, hatten wir beschlossen, direkt danach loszufahren. Das hat sehr gut funktioniert, sodass wir nach einer langen Fahrt, trotz eines ab 85km/h schlingernden Anhänger relativ früh in Bronkow ankamen. Also schnell die Zelte aufbauen, duschen und noch ein Kaltgetränk mit Tim trinken um sich schonmal auf den nächsten Tag einzustimmen. Da Jonas besser im Auto schlafen kann als ich, entschieden wir uns, dass er, nach ein paar Stunden Schlaf mehr als ich, den ersten Tag fliegen würde.

Am nächsten Morgen ging es früh los. Um 7 Uhr klingelte das Zeiteisen, der Duo schrie förmlich danach, aus seinem Anhänger herauszukommen. Nach nichteinmal einer halben Stunde stand das Flugzeug aufgerüstet in einiger Entfernung zu den Anhängern – wir waren die Ersten .. Voller Optimismus betanken wir den Flieger mit Wasser und gingen dann erstmal Frühstücken. Um 9:30 Uhr gab es das große Eröffnungsbriefing mit anschließendem, wirklich sehr gutem und ausführlichem Wetterbriefing. Wir sollten uns auf ein erstklassiges Fliegerwochenende freuen dürfen! Ausgestattet mit einem Aufgabenzettel liefen wir danach zurück zu unserem Wohnkomplex und zeichneten die Aufgabe in die Papierkarte ein – man weiß ja nie. Eine Stunde später war das Flugzeug dann Startbereit im Feld, die Navis programmiert und es konnte quasi losgehen. Nur leider gab es noch keine Wolken .. es würde wohl mit einem Blauthermiktag losgehen. Nach einiger Wartezeit im Feld entschied sich die Wettbewerbsleitung die Aufgabe zu verkleinern. Kurz darauf hieß es dann endlich "Seil straff, auf geht's .." Die "SD" zusammen mit Jonas und Tim gesellte sich zu den anderen ca 40 Flugzeugen, die anscheinend einige Schwierigkeiten hatten, an Höhe zu gewinnen. Es waren bereits Einige wieder gelandet. Auch meine Kollegen blieben davon nicht verschont, ließen sich aber nicht entmutigen und starteten sofort zu einem zweiten Versuch, der dann beinahe auf einem Acker ca 5km vom Flugplatz entfernt endete .. dann allerdings sah ich, wie

die beiden Höhe gewannen und endlich abflogen. Und dabei war es bereits kurz nach 16 Uhr Ortszeit. Nach gut 3h Flugzeit, einigen seereich tiefen Abschnitten mit gratis Ackerluft und 130 Wertungskilometern landeten die Beiden dann auf dem Flugplatz Finsterwalde-Heinrichsruh und ließen sich von dort zurückschleppen.

Die Bilanz des Tages: Niemand hat die Aufgabe bewältigen können, der Tagessieger der Gemischten Klasse hatte ca 10km vor dem Platz seinen Motor ziehen müssen.

Das Aukrug-St.Michaelisdonn-Team belegte den 9. Platz.

Am darauffolgenden Tag war die Wettbewerbsleitung doch ein wenig verlegen. Allerdings sollte das Wetter in den nächsten Tagen deutlich besser werden, versprach uns der "Wetterfrosch". Für Tim und mich war dann die erste Aufgabe ein Racing-Task über ca. 360km. Es sollte an der polnischen Grenze entlang bis nach Frankfurt an der Oder, dann mit einem kleinen "Antiluftraumknick" an Reinsdorf



vorbei nach Jüterborg und dann zurück nach Bronkow gehen. An diesem Tag war das Wetter schon deutlich besser, wir hatten sogar Wolken als Wegweiser. Die ersten beiden Schenkel konnten wir somit gut und zügig abfliegen. Auf dem dritten und vierten Schenkel war es jedoch nicht immer einfach, da wir teilweise sehr weite Strecken ohne Bärte zurücklegen mussten und es keine Wolken mehr als Anhaltspunkte gab. Manchmal wurde es dabei schon ein wenig spannend. Ob die nächste gut aussehende Waldkante auch ziehen würde?

Man hatte jedoch ein wenig Hilfe dabei, wieder Anschluss zu finden, da wir eigentlich nie alleine waren. Eine für mich völlig neue Erfahrung, dass man immer Flieger mit dem gleichen Ziel um sich herum hatte. Ich muss aber auch sagen, dass es wirklich gut ist, dabei mit 4 Augen unterwegs zu sein. Man ist einfach sicherer unterwegs, vorallem wenn man es noch nicht so gewohnt ist.

Nach gut 5h Flugzeit und einem sehr spannenden Endanflug erreichten wir dann gegen 18:30 den Flugplatz Bronkow. Es gibt einfach kein besseres Gefühl, als Abends nach einem langen Flug mit erfolgreich abgeschlossener Aufgabe die Ziellinie zu überfliegen! An dem zweiten Wertungstag Belegte das Team Aukrug-St.Michaelisdonn dann den 4. Platz. Wir waren echt begeistert!

An den folgenden beiden Tagen verbesserte sich das Wetter immer mehr. Am dritten Wertungstag hatten Jonas und Tim dann eine Aufgabe über 380km unter Wolken vor sich, bei der es über Klix bis ins Erzgebirge gehen sollte. Diese stellte sich im Nachhinein aber als wirklich sehr anspruchsvoll heraus. Auf dem Rückweg vom Erzgebirge an Klix vorbei tat sich ein riesiges blaues Loch auf. Hier war ein Großteil des Feldes liegen geblieben, besonders die Clubklasseflieger hatten es hier schwierig. Die Klixer freuten sich über eine Menge Rückschlepps. Im Anschluss an den Tag wurde ein Luftraum namens "ZBAWFZ – Zeitlich begrenzte Aufwindfreie Zone" bei Klix bekanntgegeben ..

Jonas und Tim in der "SD" haben es jedoch geschafft – wenn auch nicht ohne ordentlich zu schwitzen. Als die beiden wieder in Bronkow landeten, fiel mir als Erstes auf, dass sie ihr Wasser nicht wieder mit nach Hause gebracht hatten: Es ging von einer Ausgangshöhe von ca. 1800m in einer geraden Linie bis auf 240m AGL. Sich da wieder auszubuddeln war wohl wirklich eine richtig gute Leistung!

Mit einer Schnittgeschwindigkeit von 73km/h landete das Team Aukrug St. Michaelisdonn auf dem 10. Platz in der aus 20 Flugzeugen bestehenden gemischten Klasse.

Am 4. und für das Wochenende letzten Wertungstag gab es dann aufgrund der am Abend anstehenden Abreise eine Assigned Area Task mit einer Strecke zwischen 140km und 440km und 2:30h Zeit. Der Wind war an diesem Tag so stark geworden, dass es traumhafte Aufreihungen gab. Die ersten 200km nach dem Abflug sind wir nur einen Halbkreis an der Wende geflogen! Auf dem Rückenwindschenkel erreichten wir über 140km einen Schnitt von 165km/h – ich war überwältigt. Über die Aufgabe gesehen erreichten wir einen Schnitt von 109 km/h, da wir allerdings einen taktischen Fehler gemacht hatten und deshalb auf dem letzten Schenkel eine Wolkenstraße zu weit im Süden geflogen waren, verloren wir am Ende zu viel Zeit. Es reichte für den 13. Platz. Die Kollegen hatten beeindruckende Geschwindigkeiten bis zu 135km/h geflogen - aber so ist das nunmal, aus Fehlern lernt man ja bekanntlich ;)

Im Gesamtergebnis des ersten Wochenendes nach 4 Wertungstagen standen wir auf dem 9. Platz und waren damit hochzufrieden. Immerhin hatten wir es in die erste Hälfte geschafft! Leider mussten wir uns an diesem Abend von Tim verabschieden, der am nächsten Wochenende familiäre Dinge zu erledigen hatte. Also, abrüsten (das erste mal auf dem Wettbewerb ;)), alles einpacken und dann ging es auch schon wieder nach Hause. Das lange Wochenende war eigentlich viel zu kurz. Aber wir konnten uns ja auf noch ein paar weitere Wertungstage freuen!

Zweites Wochenende

Jonas

Nachdem Melvin die Arbeitswoche und ich die Schulwoche mit zwei Klausuren überstanden habe, sind wir am Donnerstagnachmittag wieder in Richtung Südosten aufgebrochen. Für dieses Wochenende hat Dietmar, der bis letztes Jahr noch in unserem Verein geflogen ist, sich bereit erklärt mitzukommen und mit uns ein paar Flüge zu machen. Da er seine Familie nicht das ganze Wochenende alleine lassen wollte, ist auch mein Vater Jochen noch mit seinem Flugzeug mitgekommen. So konnten wir mit Dietmar fliegen und an den Tagen an denen er nicht da sein würde könnten Melvin und ich zusammen fliegen und hätten trotzdem jemanden dabei, der uns am Ende eines Flugtages vom Acker einsammelt, wenn es denn dazu kommen sollte.

Da wir den Duo, unsere Zelte und unsere Schlafsachen in Bronkow gelassen hatten, mussten wir diesmal nur wenig Gepäck und keinen schlingernden Anhänger mitnehmen. Da wir nun schon zum dritten Mal innerhalb von wenigen Tagen durch Berlin fahren, kein langes Geschoss am Auto, dafür aber etwas Zeit hatten, haben wir noch einen Abstecher zum Tempelhofer Feld gemacht und sind ein paar Hundert Meter auf der Centerline von Piste 27L spazieren gegangen. Das war schon irgendwie ein komisches Gefühl, ich konnte es nicht lassen mich regelmäßig umzudrehen um nach anfliegenden Flugzeugen Ausschau zu halten.

Eigentlich war für Freitag der nächste Wertungstag angesetzt, allerdings war schon seit mehreren Tagen zu erkennen, dass es wahrscheinlich sehr schnell zu Schauern und Überentwicklungen kommen würde. Am morgen wurde dann leider neutralisiert, weil absehbar war, dass das Wetter zwar fliegbar sein könnte, aber es durch die Schauer nahezu unmöglich wäre, 40 Flugzeuge auf einmal in die Luft zu kriegen. Am Mittag kam



dann Dietmar an, der nicht überrascht war, dass wir nicht fliegen würden und wir sind erstmal nach Cottbus ins Flugplatzmuseum gefahren. Es waren ja noch ein paar Tage über und die lokalen Experten sagten für die nächsten Tage besseres Wetter voraus.

Am nächsten Tag sah das Wetter am Anfang dann doch noch nicht ganz so aus als ob man fliegen gehen sollte und die Wettbewerbsleitung schrieb lieber eine AAT-Aufgabe aus, damit genug Spielraum für eventuelle Schauer blieb. Während wir so am Start standen wurde zuerst die Startzeit um eine halbe Stunde nach hinten verlegt und dann die Aufgabe ein wenig verkleinert. Doch dann ging es endlich los. Nach einem spannenden Start, bei dem Dietmar und ich die Baumspitzen wieder einmal aus nächster Nähe betrachten durften und meine Trinkflasche mein linkes Hosenbein mit Wasser getränkt hat, ging es trotz breitgelaufener "Grauthermik" ganz gut voran. Da der Weg zum ersten Sektor eine einzige langgezogene, graue Wolke war, hielten sich die meisten Flugzeuge entweder unter der Mitte oder unter einem der beiden Rändern auf. Auch hier hat sich wieder einmal gezeigt, wie hilfreich es sein kann vier Augen im Cockpit zu haben. Ich habe mich gefreut, als wir nach Eintritt in den ersten Sektor wenden konnten und von nun an abwechselnd unter blauem Himmel und schönen weißen Wolken geflogen sind. Auch die Flugzeugansammlungen teilten sich mehr und mehr auf verschiedene Bereiche des Himmels auf, da offensichtlich manche Piloten sehr verschiedene Vorstellungen über den besten Flugweges durch die AAT-Sektoren hatten. Wir erreichten den zweiten Sektor dank Rückenwind und guter Thermik ziemlich schnell und sind deswegen noch ein paar Kilometer reingeflogen bevor es weiter ging.

Vielleicht auch ein bisschen zu weit, wie sich später zeigen sollte: Da es nicht immer nur gut gehen kann auf einem Flug, wurde es nach Verlassen des zweiten Sektors erst einmal sehr schwierig. Der Kurs ging unter einem ähnlich dunklen Wolkengebilde durch, wie wir es ein paar Stunden vorher schon durchflogen hatten, allerdings war dies zerzauster, älter und sehr ruhig. Der Höhenmesser zeigte nun immer weniger an und beim ersten Versuch über einem sonnenbeschienen Acker wieder Höhe zu gewinnen haben wir unsere 85 Liter Wasser abgelassen, um überhaupt noch eine Chance zu haben die schwachen Aufwinde ausnutzen zu können. Den dritten Sektor haben wir mit der restlichen Höhe noch gut erreicht, aber danach fehlte ziemlich schnell die Höhe um weiter zu fliegen. Ganz langsam flogen wir von einem Acker, der noch ein paar Sonnenstrahlen abkriegte zum nächsten, wurden beim kreisen aber vom Wind immer wieder zurückgedrängt. Gerade als wir uns einig waren, dass wir wahrscheinlich in Neuhausen landen würden kam aus dem nichts doch noch ein Bart, der zwar erst schwach war, mit der Höhe aber deutlich besser wurde. Mit ein bisschen mehr Höhe und der Hoffnung auf mehr Thermik sind wir dann vorsichtig weitergeflogen, vorbei an mehreren weißen Silhouetten auf braunen Äckern und grünbewachsenen Feldern. Mit viel Aufwand und ein bisschen Aufwind haben wir es am Abend aber doch zurückgeschafft. Der letzte Abschnitt des Fluges hat uns zwar einiges an Zeit gekostet, aber wir waren glücklich darüber, nicht, wie manch andere, außengelandet zu sein.

Leider musste Dietmar am Abend nach Hause zurück fahren, weil er seine Familie nicht das ganze Pfingstwochenende alleine lassen wollte. Auch mit dem Fliegen war es nun leider vorbei, für den nächsten Tag war Regen vorhergesagt und der Wetteronkel hat etwas von fröhlich blubbernder Kaltbierthermik prophezeit. So war es dann auch, es sind mehrere kräftige Schauer über den Flugplatz hinweggezogen und während Melvin und ich vergeblich versucht haben ein nicht überfülltes Schwimmbad zu finden ging wahrscheinlich auf dem Flugplatz gerade das eine oder andere Bier auf.

Am Abend dieses letzten Tages fand noch die Siegerehrung statt. Wir hatten uns gut geschlagen und sind auf dem 8. Platz von 21 Flugzeugen in der Gemischten Klasse "gelandet". Nach der Ehrung wurde in der Halle gemeinsam gegessen und wir haben das Vergleichsfliegen in kalter Luft am warmen Lagerfeuer ausklingen lassen.

Montag sind wir wieder zurückgefahren, diesmal haben wir die Reifen vom Anhänger gut aufgepumpt und die Straßenlage hat sich etwas verbessert.

Im Nachhinein haben wir uns beide sehr darüber gefreut an dem Vergleichsfliegen teilgenommen zu haben, da es sehr viel Spaß gemacht hat und uns beide in der Streckenfliegerei noch ein Stück

weiter nach vorne gebracht hat. An dieser Stelle möchten wir ein riesiges Dankeschön an die Segelflugkommission Schleswig-Holstein richten, die uns finanziell bei diesem Erlebnis unterstützt hat! Wir würden es außerdem an jeden weiterempfehlen, der wie wir seine ersten Wettbewerbserfahrungen machen möchte oder einfach Lust auf einen freundschaftlichen Vergleich mit anderen Piloten hat.

Melvin Sell und Jonas Fuglsang-Petersen