

## Junioren Qualifikationsmeisterschaft Leverkusen 2017 Clubklasse

Auch in diesem Jahr nahm ich wieder an einer Qualifikationsmeisterschaft für die Deutschen Meisterschaften der Junioren teil. Diesmal fiel meine Wahl auf Leverkusen, da dieser Wettbewerb der einzige war der mir zeitlich passte.

Als ich ein paar Wochen vor dem Wettbewerb einen Zwischenfall hatte, der den Anhänger samt Flieger betraf drohte meine Teilnahme zu kippen. Die LS4 war für einige Wochen außer Gefecht und der Anhänger irreparabel. Dank der Unterstützung von DG Flugzeugbau und der Alfred Spindelberger Fahrzeugtechnik GmbH wurde die Situation für mich allerdings entschärft. DG stellte mir die werkseigene LS1 f Neo für den Wettbewerb zur Verfügung und kümmerte sich um die Schäden an der LS4 und bei Spindelberger wurde bereits ein neuer Anhänger in Auftrag gegeben. Es konnte also losgehen.

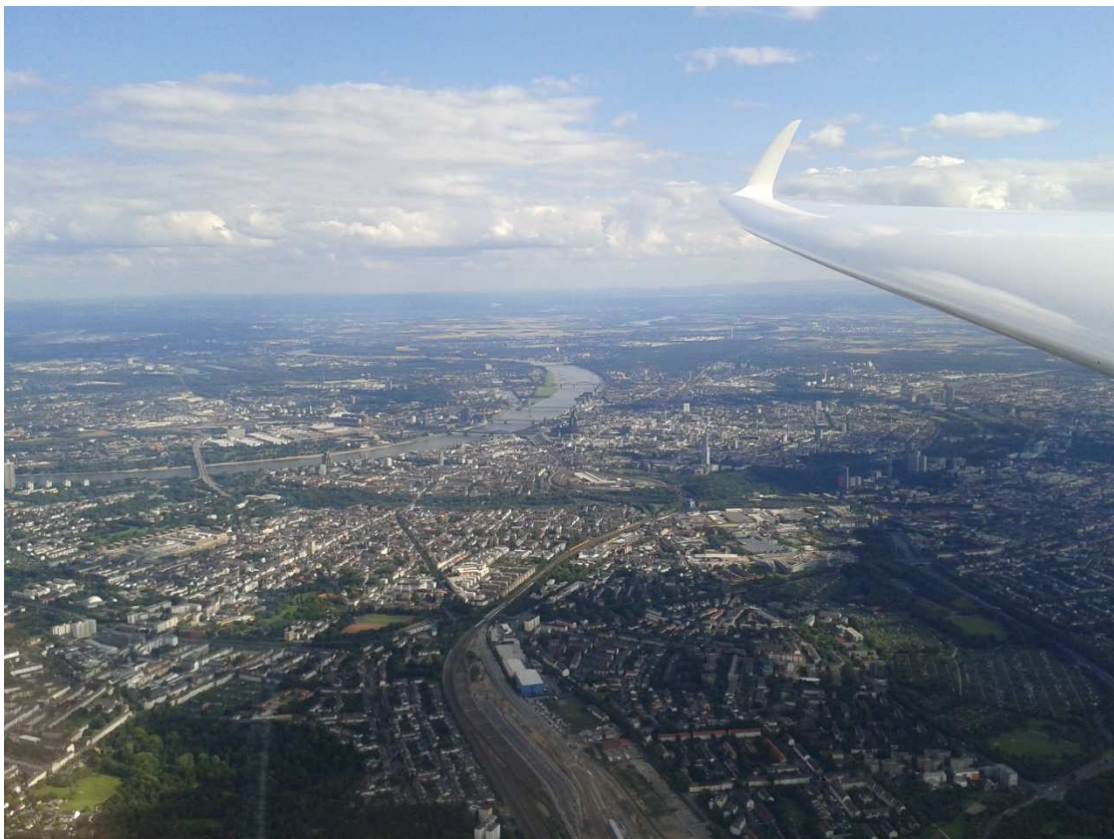


Der Flugplatz Leverkusen ist ca. 20km Nordöstlich der Kölner Innenstadt gelegen und somit schon im stark besiedelten Gebiet. Diese Tatsache würde die Endanflüge zwar weniger entspannt gestalten, jedoch musste man nicht Ewigkeiten fahren um den nächsten Supermarkt zu erreichen. Um das Thema Außenlanden auf den letzten Kilometern überflüssig zu machen entschloss sich die Wettbewerbsleitung die Zielhöhe so hoch zu legen, dass ein Erreichen des Flugplatzes garantiert war. Somit waren dann auch die Endanflüge wieder sehr entspannt.

Aufgrund des Wetters fiel der erste Trainingstag im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser. So hatte ich ausreichend Zeit mein Zelt aufzuschlagen und mich einzurichten.

**D**er zweite Trainingstag sah recht vielversprechend aus. Die Aufgabe war eine AAT mit zwei Wendungen an der Eifelkante. So konnte ich mal in Ruhe die Region im Sektor nördlich von Köln mit seinen ausgeprägten Kraftwerksbärten sowie die Eifelkante erkunden. Auch um sich mit der Luftraumsituation in der Kölner Bucht vertraut zu machen gab es nun Gelegenheit.

**A**m ersten Wertungstag wurde eine AAT über Aachen, Bad Neuenahr, Bergheim und zurück geflogen. Bis zum Eifeleinstieg fliegt man fast immer dieselbe Route durch den Korridor unter Ausnutzung der Kohlekraftwerke als künstliche Thermikquelle. Soweit so gut. Nun wollte ich über die Eifel fliegen in der Hoffnung das das Steigen dort besser ist. Etwas südlich von Aachen zogen die Wolken nur noch gering bis mäßig. Daher kam ich dann immer tiefer und so entschied ich mich wieder aus der Eifel raus zu fliegen um ein wenig mehr Abstand zum Boden zu gewinnen. Direkt an der Eifelkante kam dann der rettende Bart. Ab da an lief es wieder richtig gut und ich flog noch eine Weile in den Wendesektor rein. Auf dem Rückweg Richtung Norden stand genau auf meinem Kurs eine Wolkenstraße, die ich bis zum nächsten Wendesektor bei Bergheim beflog. Kurz vor dem Flugplatz nahm die Bewölkung stark zu, sodass die Steigwerte geringer wurden. Es war aber gerade noch rechtzeitig. Alle die später ankamen hatten für die letzten Kilometer noch ordentlich zu kämpfen.



**F**ür den zweiten Wertungstag hatte sich die Wettbewerbsleitung zu einer Racing Task durchgerungen, denn es war im Wettbewerbsraum Blau, sodass es keine Rolle spielte wo man die Wendepunkte hinlegt. Da sich bis zum späten Nachmittag keine Luftbewegung zeigte, erfolgte der Start recht spät und die Ablugfreigabe kam erst um 1630 local. Doch mithilfe der Kraftwerke und dem ein oder anderen Blauthermikbart war ein Fliegen der Aufgabe, welche sich im Nordwesten Köln abspielte durchaus machbar.

**A**m dritten Wertungstag gab es erneut eine Racing Task. Die erste Wende war Aachen. Wobei ich in Aachen nicht recht Anschluss fand und weiter richtung zweite Wende in die Eifel reinflog. Mit dem einen oder anderem schwachen Bart der wieder 100 oder 200m gut machte ging es weiter Richtung Süden. Querab von dem Flugplatz Düren im Hürtgenwald war ich dann wieder sehr tief und arbeitete mich in Richtung Düren vor. Zwei Adler zeigten mir schlussendlich wo es wieder hoch geht und ich konnte meinen Flug fürs erste fortsetzen. Eine Zeitlang lief es für mich dann wieder ganz gut und ich erblickte weit unter mit zwei Clubbis auf einer Wiese mitten in der Eifel. Kurze Zeit später ging auch mir die Luft unter den Flügeln aus und landete mit einer DG 100 im Schlepptau auf einem Feld südlich der Ruhrtalesperre. Fünf Minuten später landete noch ein Mosquito und wir waren schon zu dritt, was das Warten auf die Rückholer erträglicher machte.

**D**er Vierte und letzter Wertungstag hatte es nochmal in sich. Es ging einmal entgegen den Uhrzeigersinn um den Kölner Luftraum herum. Natürlich mit einer Racing Task. Dadurch, dass wir gute Cumulusthermik hatten, war das bis auf eine Stelle im Südosten bei Ailertchen, an der alle eine Weile verbracht haben um wieder Anschluss zu finden, auch sehr gut zu schaffen.

**A**lles in allem war es wie ich finde ein sehr gelungener Wettbewerb in locker und familiärer Atmosphäre. Am Ende des Wettbewerbs war ich siebter und somit für die Deutsche Meisterschaft der Junioren qualifiziert. Desweiteren wartete in Kassel bereits mein Anhänger auf mich. Das Team der Spindelberger Fahrzeugtechnik hatte in der Zwischenzeit den Anhänger gebaut, sodass ich eine Woche später in Bruchsal die LS4 wieder in Empfang nehmen konnte.



**L**ast but not least möchte ich mich bei der Segelflug Kommission Schleswig Holstein für die Förderung bedanken. Meinen ganz besonderen Dank möchte ich denjenigen aussprechen, die mich unterstützt haben schnell wieder in die Luft zu kommen. In erste Linie sind das Holger Back (DG Flugzeugbau), Alfred Spindelberger (Cobratrailer) sowie alle Mitarbeiter.

Nils Ruckert