

Wilscher Vergleichsfliegen 2017 – Jonas Fuglsang-Petersen

An den Himmelfahrt- und Pfingstwochenenden fand das diesjährige Wilscher Vergleichsfliegen statt. Ich bin schon eine Woche vor Himmelfahrt nach Wilsche gefahren, weil ich noch nie dort geflogen bin und mich erst einmal mit dem Gebiet vertraut machen wollte.

Am Sonntag vor Himmelfahrt habe ich mich also in die ASW-15 gesetzt und bin bei Hammerwetter erst einmal eine Stunde um den Flugplatz herumgeflogen. Es stellte sich schnell heraus, dass es um den Flugplatz herum genug Außenlandeäcker gibt und, dass der Platz nicht besonders schwer zu entdecken ist, da man als Orientierungspunkte die Städte Braunschweig, Wilsche und Gifhorn, einen Fernsehturm im Wald nördlich des Flugplatzes und die Aller gut erkennen kann.

Dann habe ich gleich einen Überlandflug rangehängt: Anders als bei manchen anderen Flügen habe ich mir diesmal Zwischenziele gesetzt, um möglichst in eine Richtung zu fliegen und dabei eine höhere Schnittgeschwindigkeit zu erreichen. Das hat auch erstaunlich gut geklappt, denn das Wetter und die Zwischenziele haben mir zu einer Schnittgeschwindigkeit von 80,6km/h verholfen. Außerdem habe ich so auch noch ein paar weitere Orte und Wasserwege in der Umgebung von oben gesehen, die mir bei der Orientierung während des Wettbewerbes geholfen haben.

Auch am Montag sah das Wetter noch gut aus, sodass ich gleich eine weitere Strecke fliegen konnte. Diesmal bin ich allerdings zuerst nur unter einer Wolkenstraße hin- und hergeflogen, um dann ganz vorsichtig Magdeburg zu besuchen. Wie auf vielen vorherigen Flügen fehlte mir auch bei diesem ein wenig die Zielsetzung, sodass ich viel Zeit mit der Frage „Wo fliege ich als nächstes hin?“ verlor. Dies sollte mir an den folgenden Wettbewerbstagen zum Glück erspart bleiben :) Der Abschnitt unter der Wolkenstraße hat allerdings sehr gut geklappt und mich daran erinnert, wie gut die Aufwinde zu finden sind, wenn man sich die Wolken genau anguckt.

Donnerstag, 1. Tag, 1. Wertungstag?

Nachdem ich mich am Dienstag ein wenig gelangweilt habe und am Mittwoch viele andere Teilnehmer angereist sind, sollte es am Donnerstag endlich losgehen. Leider wurde uns schon beim Briefing klar, dass das Wetter ein wenig auf sich warten lässt... Es wurde zwar erstmal eine Aufgabe ausgeschrieben, aber nachdem die meisten Piloten nach wenigen Minuten wieder gelandet waren, wurde der Tag neutralisiert. Ich habe an dem Tag zwei Versuche gemacht, oben zu bleiben, aber die Thermik war zu schwach und der Wind zu stark. Der Loggerschrieb des längsten Fluges von Wilsche aus an dem Tag (~70km) sah aus, als hätte jemand einen Wollknäuel über der Platzrunde ausgebreitet... Mit dem hoffnungsvollen Gedanken „morgen wird es besser“ konnte ich trotzdem gut schlafen und mich auf den nächsten Tag freuen.

Freitag, 2. Tag, 1. Wertungstag?

Die Frage „Jonas, willst du fliegen?“ ließ mich aus dem Cockpit hochgucken. Natürlich antwortete ich mit „Ja!“ und wurde als allererster in den blauen Himmel gezogen, um als Wetterflieger die Thermik anzurühren. Dort habe ich dann eine Stunde lang in der prallen Sonne zwischen 500m und 800m verbracht und versucht, die Blauthermik zu bezwingen. Aber irgendwas funktionierte nicht: In 800m hörte das Steigen auf und ich hatte trotz eingefahrenem Fahrwerk das Gefühl, im Kreis auf einem abgeschnittenen Baumstamm herumzurollen. Als sich dann in dem blauen Himmel auf meiner Höhe ab und zu ein weißer Fetzen bildete, entschied die Wettbewerbsleitung unten, die anderen Teilnehmer auch hochzuziehen. Allmählich wurde es voller und voller um mich herum, hoch ging es aber trotzdem nicht. Noch bevor ich abfliegen wollte, wurde der Tag dann neutralisiert. Mein erster Gedanke war, zu landen und mir den Schweiß vom Körper zu wischen, aber als Segelflieger aus Schleswig-Holstein konnte ich mir nicht erlauben, auf Grund von schwacher Thermik und niedriger Arbeitshöhe einen Flugtag abubrechen :) Also habe ich versucht, vorsichtig einen Wolkenfetzen nach dem anderen

anzufliiegen, wobei ich schon die ersten Kilometer in Richtung der ersten Wende machen konnte. In Richtung des Flugplatzes Berliner Heide stiegen die Fetzen sogar richtig hoch, bis auf knapp über 1400m konnte ich einmal steigen. Allerdings war in Richtung Bad Bevensen, wo ich als erstes hinfliegen sollte, keine weitere Wolke zu entdecken... Langsam baute ich mir aus den Informationen des Wetterbriefings am morgen und meinen Beobachtungen in der Luft ein Wetterbild zusammen, das wie folgt aussah: In ungefähr 800m bis 1000m lag eine kräftige Inversion, die mir am Anfang des Fluges viel Arbeit bereitet hatte. Wolken bildeten sich also nur über sehr feuchten Stellen in 1000m oder, wenn ein Luftpaket durch die Inversion hindurchstieg, in 1400m. Wenn ich aus 1400m ins blaue guckte, musste ich also erstmal wieder unter die Inversion gleiten, um Thermik zu finden. Mit diesem Bild im Hinterkopf entschied ich, den Flug ins Blaue zu wagen.

Als ich wieder in 800m angekommen war, entdeckte ich ein kreisendes Flugzeug. Das war in meinem Bild nicht mit eingebaut und freute mich deshalb umso mehr, weil ich nun nicht alleine in der Blauthermik herumstochern musste. Der Bart, in den ich einsteigen konnte, ging dann wie erwartet auf knapp über 1000m, wo ich dann wieder das Gefühl bekam, auf einem abgeschnittenen Baumstamm herumzurollen. Schade, ich hätte gerne mehr Höhe gekriegt, aber da das nicht ging, bin ich weitergeflogen. Bei Uelzen hatte ich dann das nächste Mal Glück: Als die Höhe schon anfang knapp zu werden, kam aus einem Waldstück unter mir ein warmes Luftpaket aufgestiegen, das mich wieder zurück auf 1000m beförderte. Dann habe ich die Wende Bad Bevensen umrundet, noch ein warmes Luftpaket mitgenommen und mich auf den Weg zur zweiten Wende gemacht: Nach Dähre. Der Flug dahin verlief bis auf die weiterhin niedrige Arbeitshöhe ohne Zwischenfälle und als ich auch Dähre umrundet hatte und in Richtung dritter Wende (Stüde Bernsteinsee) eine Wolke sah, stieg in mir das Gefühl auf, dass ich, obwohl der Tag neutralisiert wurde, eine Chance hatte, die Aufgabe zu schaffen. Unter der Wolke stieg ich leider wieder nur bis auf 1000m, sah aber, dass auf der restlichen Strecke noch mehrere Wolken standen und der Weg an Stüde vorbei nach Wilsche nicht besonders schwierig werden würde. Euphorisch machte ich einen entscheidenden Fehler: Ich verließ den letzten Bart zu früh, flog etwas zu schnell und erreichte den Flugplatz Wilsche dadurch nur sehr knapp. Das sollte ich am nächsten Tag besser machen...

Samstag, 3. Tag, 1. Wertungstag?

Am Samstag war die Vorhersage noch blauer als am Tag davor, was ich nach meinem Flug am Freitag nicht so schlimm fand. Allerdings kamen fast 30 km/h Wind dazu... Der erste Bart direkt am Platz beförderte mich noch mit über 2m/s an die imaginäre Wolkenbasis, danach war aber leider gar nichts mehr zu finden. Nach etwa 20 Kilometern gegen den Wind lag ich knapp hinter Gifhorn auf einem weichen, trockenen Maisacker.

Am Abend habe ich dann die Außenlandeliste im Vereinsheim hängen sehen: von den ~40 Teilnehmern waren 23 auf den ersten beiden Schenkeln außengelandet und hatten denjenigen, die nicht landen mussten, alle paar Kilometer die Strecke mit weißen Flugzeugen auf braunen Äckern und grünen Wiesen markiert. Viel geholfen hat das allerdings auch nicht: Es ist keiner rumgekommen. Die mittlere und große Klasse haben wenigstens noch eine Distanzwertung zustande gebracht, doch in der kleinen Klasse reichten die Distanzen von 2, 10, 11, 20 und 50km nichtmal dazu aus.

Sonntag, 4. Tag, 1. Wertungstag?

Am Sonntag wurde dann schon morgens beim Briefing neutralisiert und dazu aufgefordert, unser Hab und Gut festzuzurren, weil wir eine Kaltfront erwarteten, die schon seit Tagen über dem Atlantik darauf wartete, unsere Zelte umzupusten. Daraufhin wurden alle Flugzeuge abgerüstet, die Anhänger befestigt, die Zelte gesichert und alles, was wegfliegen konnte, eingepackt.

Und dann? Es war zwar den ganzen Tag schwül und der Himmel war zeitweise von hohen Wolken bedeckt, aber Regen oder gar Gewitter haben wir nicht abgekriegt. Die Front lag ein wenig S-förmig über Deutschland: Zu Hause in Schleswig-Holstein hat es morgens ein wenig ungewettert und der Rest

hat sich aus einem mir unerklärlichen Grund westlich, nördlich und südlich von uns ausgetobt. Wilsche haben die Gewitter erst in einem zweiten Anlauf am Dienstag erreicht.

-----PAUSE-----

Freitag, 5. Tag, 1. Wertungstag!

Nach ein paar Ruhetagen zu Hause sollte es dann (wieder an einem Freitag) an Pflingsten weitergehen. Es war wieder blau (wer hätte es gedacht) und für die kleine Klasse wurde eine 169,9km Racingaufgabe ausgeschrieben, die ungefähr so aussah wie die Aufgabe am Freitag davor. Zuerst sollte ich nach Norden über die Schleuse in Wieren fliegen, dann nach Südosten bis zum Flugplatz Gardelegen und wieder nach Wilsche zurück. Der erste Bart am Platz war wie immer gut markiert, sodass das Hochkommen sich nicht besonders schwierig gestaltete. Ich versuchte diesmal, meine Klassenkameraden im Auge zu behalten, da es sich im Blauen oft besser gemeinsam als alleine fliegt. Der gute Vorsatz hat nicht besonders lange gehalten, schon den zweiten Bart habe ich alleine verlassen, um auf dem Weg nach Norden die östlichen Wälder der Lüneburger Heide abzufliegen. Da dort sogar eine einsame Wolke stand, habe ich einen etwas größeren Umweg in Kauf genommen. Allerdings kam es so, wie es kommen musste: Die Wolke fing schon an sich aufzulösen, als ich noch ein paar Kilometer von ihr entfernt war. Der Wald ließ als Trostpreis nur einen kleinen, kurzzeitigen Furz durch die sowieso schon viel zu warme Luft aufsteigen. Der Umweg hat also ein bisschen Thermik gebracht, aber nicht so viel, wie ich mir erhofft hatte. Vielleicht muss ich nächstes Mal beim kreisen etwas weiter nach vorne gucken, damit ich eventuelle Wolken schon entdecke, während sie noch heranwachsen... Während ich noch überlegte, ob sich der Umweg über den Wald wohl gegenüber dem direkten Weg ausgezahlt hat, überflog ich knapp hinter der Schleuse eine ASK-21 und eine Pik-16 aus meiner Klasse, die 200-300 Meter unter mir nach Thermik kratzten. Da hat mir der Wald, zusammen mit ein paar Gleitzahlpunkten mehr, vielleicht doch ein wenig geholfen?

Der zweite Schenkel Richtung Gardelegen ging ähnlich gut wie der erste: Ich habe gedanklich die Landschaft unter mir einfach auf den Kopf gestellt und bin, wie sonst unter Wolken, von einem Wald zum anderen geglitten. Irgendwo stand über jedem Wald ein Bart und schlecht waren die auch nicht: Viele trugen mit 2 bis 3m/s. Das einzige, was nicht so ganz in meinen Flugplan passte, war, dass ich immer noch alleine unterwegs war. Aber die Thermik funktionierte ja, also sollte mich das nicht groß stören. Nachdem ich über Gardelegen gewendet bin, habe ich sie dann wieder gesehen: Eine ASK-21 und eine Pik-16, die mir diesmal auf dem Weg zur zweiten Wende entgegenkamen. Sie hatten sich also nochmal ausgegraben.

Der Rückflug nach Hause ließ zuerst nicht viel zu wünschen übrig: Richtung Wilsche standen Wolken und vor mir war ein großer Wald mit einem VW-Testgelände drin, in dem ich mindestens ein oder zwei gute Bärte vermutete. Das einzige Hindernis war ein kleines aktives ED-R, das sich leicht umfliegen ließ. Hinter dem ED-R stand er auch tatsächlich: Mein Endanflugbart. Die Vorfreude stieg, in wenigen Kilometern sollte ich meine erste alleine geflogene, gewertete Wettbewerbsaufgabe vollendet haben! Euphorisch bin ich dann zwischen 800 und 900 Metern knapp vor dem Flugplatz Stüde losgeflogen. Rechnerisch passte das auch: in 16km Entfernung und 600m unter mir schwebte der Zielkreis, über dem ich ankommen wollte. Ich hatte kaum Wind und die ASW-15 sollte die Entfernung locker gleiten können. Zwischen Stüde und Wilsche lag nur noch das „Große Moor“, und der Ortsteil Gifhorn-Kästorf. Leider hatte ich nicht damit gerechnet, dass über dem „Großen Moor“ auch das „große Saufen“ war... Kurz vor dem Zielkreis versuchte ich dann noch, die Luft über den aufgeheizten Dächern von Kästorf auszunutzen, um die Mindesthöhe wieder zu erreichen, habe mich dann aber für eine Direktlandung in Wilsche entschieden, um nicht in dem sowieso schon wackligen Bart auch noch

die letzten Meter, die ich für eine sichere Landung in Wilsche übrig hatte, zu verlieren. Konnte ich dieses unangenehme Gefühl nicht schon aus der letzten Woche?

Am Ende des Tages hatte ich - trotz vielen Strafpunkten für meinen viel zu tiefen Anflug – einen Tagessieg in der Tasche: Mit einer Schnittgeschwindigkeit von 75km/h im Blauen hatte ich alle meine Erwartungen gesprengt.

Samstag, 6. Tag, 2. Wertungstag?

Dieser Tag wurde wieder neutralisiert, weil Gewitter erwartet wurden. Also bin ich mit meiner Mutter, die netterweise als Rückholerin dabei war, in die Autostadt Wolfsburg gefahren und wir haben uns da das „Einkaufen erleben“ im Volkswagenstil angeguckt...

Sonntag, 7. Tag, 2. Wertungstag!

Für diesen letzten Tag hat die kleine Klasse wieder einmal eine Racing-Aufgabe mit knapp über 120km Länge bekommen. Von Wilsche aus ging es erst an das Autobahndreieck Walsrode, dann zurück bis nach Gifhorn-Kästorf und zuletzt wieder nach Wilsche. Morgens hat es noch geregnet, doch gegen Mittag wurden die Tropfen weniger und aus der Wolkendecke brachen kleine Cumuluswolken heraus. Wir bekamen eine typische Rückseitenwetterlage: Zwischen 20 und 30 km/h Wind (Nachmittags etwas unter 20km/h), aber gut aussehende Wolken. Am Anfang war die Thermik noch nicht besonders stark, sodass wir alle Schwierigkeiten hatten, hochzukommen, aber kurz nach meinem Abflug wurden die Bärte immer besser. Spannend war es trotzdem, weil ich zwischen den Wolken immer gegen den Wind kämpfen musste, aber als ich den Flugplatz Scheuen erreicht hatte, konnte ich gemütlich unter einer dunklen Wolkenstraße in Richtung Autobahndreieck fliegen. Der Rückweg war dann wie erwartet sehr einfach: Mit 140km/h über Grund bin ich unter der Wolkenstraße durchgeschossen, habe an dessen Ende noch ein paar Angstkreise gedreht und bin dann von einer Wolke zur nächsten das letzte Stück der Strecke geradeausgeflogen. Diesmal hat auch endlich meine Ankuftshöhe ausgereicht.

Und was sagt die Tageswertung dazu? Wider Erwarten hatte ich wieder einen Tagessieg erflogen. Von den anderen vier Flugzeugen der kleinen Klasse war eins am Boden geblieben, zwei sind auf dem Nachbarflugplatz gelandet und eins hat sich auf einen Acker gelegt. Auch in den anderen Klassen gab es Schwierigkeiten: Die größeren Strecken führten hinter das Autobahndreieck, an dem ich wenden durfte, unter großen, grauen, breitgelaufenen Ex-Cumuluswolken durch. So haben meine Mutter und ich uns abends noch auf den Weg gemacht um einen Vereinskollegen, der in der mittleren Klasse mitgeflogen ist, vom Acker zu holen. Manchmal muss man wohl ein bisschen Glück mit der Aufgabe haben...

Montag, 7,5ter Tag

Am Montagmorgen war dann zum Abschluss die Siegerehrung: Durch meine beiden Tagessiege und die Tatsache, dass wir nur zwei Wertungstage hatten, habe ich den Wettbewerb in der kleinen Klasse gewonnen. Dann kam aber noch eine große Überraschung: Auch der Wanderpokal für den Sieger über alle Klassen ging an mich! Warum, das habe ich nicht so ganz verstanden, aber gefreut habe ich mich riesig. Auf jeden Fall bin ich jetzt ziemlich motiviert, weitere Wettbewerbe mitzufliegen.

An dieser Stelle möchte ich noch der Segelflugkommission Schleswig-Holstein danken, die mich auf diesem Vergleichsfliegen finanziell unterstützt hat und daher auch einen Teil meiner Motivation ausmacht. Vielen Dank dafür!!