

7. OMV in Brandenburg an der Havel

Nachdem Tim und ich schon auf einigen kleineren Wettbewerben einen halbwegs erfolgreichen Teamflug zustande gebracht hatten, wollten wir gerne mal einen etwas größeren Wettbewerb fliegen, bei dem es auch „um etwas geht“. Nachdem der Termin für das Fliegerlager feststand, blieb uns als einzige Möglichkeit das Offene Märkische Vergleichsfliegen in Brandenburg an der Havel. Die Anmeldung gestaltete sich schon recht schwierig, da der Server des DAeC unter der Flut von Anmeldungen am Stichtag zusammenbrach. Dank Tims Geduld hat die Anmeldung für uns dann aber gut geklappt. Vom 15.08. bis zum 23.08. fuhren Tim und ich also mit der NRW und der RY ins Havelland, um uns in der Clubklasse mit 42 weiteren Piloten, unter anderem auch Mitgliedern der Nationalmannschaft, zu messen.

Nach unserer Ankunft am Donnerstag war der Freitag als Trainingstag gedacht. Das Wetter war aber so ekelhaft, dass unser Schleppmaschinengeschwader bestehend aus zehn Wilgas den Weg von der WM in Lüsse zu uns mehr oder weniger im Tiefflug antreten musste.

Mit unschönen Erinnerungen an einen Wettbewerb im Stuttgarter Raum und dementsprechend schlechter Laune ging es dann zum Eröffnungsbriefing. Doch der Samstag sollte wider Erwarten unser erster Wertungstag werden.

Schon beim Startaufbau erkannte man den Unterschied zu Wettbewerben wie Farrenberg oder Porta Westfalica. Nachdem alle ihren Platz im Grid gefunden hatten standen 100 Maschinen startbereit in Reih und Glied. Ein imposanter Anblick. Dank der Wilga-Flotte kam dieses Feld in knapp eineinhalb Stunden in die Luft.

Für unsere Klasse gab es am ersten Tag eine Racing-Task über 216,2 km. Zunächst ging es in den Norden nach Perleberg, dann Richtung Süden nach Ziesar und zurück nach Brandenburg. Nachdem wir unseren Abflug einmal wiederholt hatten, konnten wir auf dem ersten Schenkel schon die hervorragende Thermik der Gegend auskosten. Bärte zwischen 2,5 und 4 m/s waren angesagt. Die zweite Hälfte des Fluges wurde etwas schwieriger, da sich im Osten etwa über Berlin eine Front breit gemacht hatte. Diese blieb aber glücklicherweise den restlichen Tag weit genug im Osten, so dass wir ohne große Probleme nach Hause kommen konnten. Am Ende hatten wir mit 89,6 km/h bzw. 89,4 km/h den zweit- und drittschnellsten Schnitt des Tages geflogen. Dank des Index der LS 4 ergab dies im Ergebnis Platz 10 und Platz 15. Damit waren wir erst mal sehr zufrieden.

Am Sonntag sollte es dann direkt weiter gehen mit der Fliegerei. Diesmal gab es eine AAT mit den Sektoren Gardelegen, Dessau und Öhna. Die Mindestzeit betrug 3 Stunden bei möglichen Aufgabenlängen zwischen 225,4 und 378,6 km. Das Wetter war ähnlich wie am Vortag

und so flogen wir guter Dinge ab. Leider hatten wir wohl nicht den optimalen Zeitpunkt erwischt und so fanden wir uns auf dem ersten Schenkel in der Nähe von Stendal in 400 m über Grund wieder. Während einige noch weiter ins Blaue flogen, machten wir einen Angstschlenker zu dem letzten erreichbaren Cumulanten der etwas nördlich unseres Flugweges stand. Mit durchschnittlichen 1,5 m/s konnten wir uns hier wieder ausgraben, hatten aber schon etwas Zeit verloren.

Der nächste Streckenabschnitt führte dann durch einige, offene Schießgebiete und hier wurden wir dank Bärten zwischen 3 und 5 m/s wieder deutlich schneller, bevor es dann an der Elbe im Bereich der Wende Dessau wieder schwächer wurde. Aber auch hier fand sich unter großen Cumulanten gutes Steigen, welches lediglich nicht so leicht zu finden war. Für den letzten Sektor stellte sich nun die Frage wie weit wir einfliegen sollten, um möglichst passend an die Mindestzeit heranzukommen. Wir beschlossen nicht sehr weit in den Sektor einzufliegen, da nur noch ca. 30 Minuten zu fliegen waren. Kurz nach dem Beginn des letzten Schenkels konnten wir dann auch bereits in einem guten Bart die Endanflughöhe erkurbeln. Leider konnten wir das Steigen nicht ganz zu Ende auskurbeln, da der Berliner Luftraum bereits dicht über uns war, aber die Höhe war bei einem McCready von 1,5 schon ausreichend, so dass wir uns auf einen 50 km langen Endanflug freuen konnten. Zurück auf dem Brandenburger Flugplatz hatten wir für uns wieder einen Schnitt von knappen 90 km/h über eine Strecke von 273 km errechnet und fanden unsere Leistung zunächst recht ordentlich, zumal wir die Mindestflugzeit nur um 4 Minuten überschritten hatten. Nachdem die Flieger versorgt und im Anhänger verstaut waren, hatte uns ein kurzer Blick in den OLC allerdings schon skeptisch werden lassen. Unsere Vermutung wurde bestätigt, als die Wertung herauskam. Michael Seischab hatte mit 98,7 km/h auf seiner ASW 15 den Tagessieg erfliegen. Wir hatten die Möglichkeiten des Tages nicht ausreichend genutzt, waren teilweise zu vorsichtig geflogen und fanden uns so auf Platz 36 und 37 wieder.

Dieses schlechte Ergebnis wollten wir natürlich nicht auf uns sitzen lassen. Doch die nächsten Tage ließen trotz diverser Versuche der Wettbewerbsleitung keine Wertungsstrecken zu. Erst am Donnerstag gab es wieder fliegbares Wetter. Ein zweites Mal musste die Clubklasse eine AAT fliegen. Die Sektoren wurden um Köthen und Dahme gelegt, Strecken zwischen 184,5 und 361,5 km waren möglich, bei einer Minstdauer von 3 Stunden.

Kurz nach unserem Abflug war die Strecke in Richtung des ersten Sektors relativ stark abgeschirmt und es fanden sich kaum brauchbare Wolken. Über ausgedehnten Waldgebieten mussten wir in recht niedriger Höhe basteln, was nicht besonders entspannend war. Zum Glück befanden wir uns in einem lockeren Pulk mit fünf oder sechs anderen Maschinen, so

dass wir uns gegenseitig beim Auffinden der schlecht zu erkennenden Thermik helfen konnten. Ansonsten hätten wir vermutlich hier schon draußen gelegen. Da weiter in Richtung der ersten Wende eine Wetterbesserung zu erkennen war, traten wir die Flucht nach vorne an und flogen relativ niedrig die ersten gut aussehenden Cumuli an. Hier fanden wir dann auch brauchbare Steigwerte vor und ließen die anderen Maschinen langsam hinter uns. Im Nachhinein betrachtet wäre ein erneuter Abflug wahrscheinlich an dieser Stelle sinnvoll gewesen, denn die besten zehn des Tages waren praktisch alle 20 bis 30 Minuten nach uns abgeflogen.

Unsere erste Wende setzten wir westlich von Dessau und fanden beim Weiterflug nach Osten über dem Stadtgebiet einen kräftigen Bart. Auf dem nächsten Stück des Schenkels gab es eine gute Wolkenstrasse, so dass kaum gekurbelt werden musste. Erst vor der ED-R Holzdorf mussten wir einen 1,5er Bart annehmen, um beim Anflug auf den 4 Meter-Bart, der über der ED-R stand, nicht in den Luftraum zu sinken. Ärgerlich. Hier trafen wir auch auf Schmörgel und Jürgen im Grevener DuoDiscus und einige andere Doppelsitzer mit denen wir dann für zwei oder drei weitere Bärte zusammengeflogen sind. Circa 10 km östlich der Kontrollzone Holzdorf entschlossen wir uns dann aufgrund der allmählich ablaufenden Zeit zum Rückflug nach Brandenburg.

In der Nähe von Reinsdorf waren wir dann wieder recht niedrig und es ließ sich kein wirklich vernünftiger Aufwind finden, so dass wir wieder ziemlich tief unterwegs waren. Inzwischen hatten sich wieder einige andere Maschinen der Clubklasse zu uns gesellt, die auch etwas höher waren als wir. Gemeinsam wurden zwei schwächere Bärte gekurbelt, bevor wir dann wieder von besserem Steigen auf über 1500 m MSL befördert wurden. Nördlich von Jüterbog konnten wir dann bereits knapp Endanflughöhe erreichen. Die letzten Höhenmeter bekamen wir dann 10 km weiter in einem 3 Meter-Bart. Auf dem letzten Stück nach Brandenburg konnten wir die Maschinen, die bei Reinsdorf noch höher waren deutlich hinter uns lassen. Hier schien der Index der LS 4 ausnahmsweise einigermaßen zu passen. Es gab wieder einen schönen Endanflug. Bei der Landung wurde es recht eng, da sehr viele Flugzeuge gleichzeitig hereinkamen.

Abgesehen von der Phase nach dem Abflug waren wir an diesem Tag deutlich konsequenter geflogen als an dem Sonntag zuvor, so dass wir ohne das Ergebnis zu kennen erst mal stolz auf unsere Leistung waren. Leider hatte ich beim Abflug aufgrund von Schwierigkeiten mit dem Winpilot die zulässige Abfluggeschwindigkeit überschritten. Hierfür gab es neun Strafpunkte, was mich zwei Plätze kosten sollte. Wir bekamen somit die Plätze 23 und 25. Mit der Geschwindigkeit gehörten wir wieder zu den besten zehn, so dass wir von diesem Tag zwar nicht begeistert, aber durchaus zufrieden waren.

Der Freitag musste dann aufgrund des Wetters wieder neutralisiert werden und für den Samstag sagten die Meteorologen auch genau 0 km voraus. So kuschelte ich mich am Samstag morgen nochmals gemütlich in meinen Schlafsack während der Regen auf mein Zelt prasselte. Die Ruhe auf dem Campingplatz wurde durch eine Lautsprecherdurchsage der Wettbewerbsleitung beendet, die trotz des nicht von der Hand zu weisenden Niederschlags für den Nachmittag Flugbetrieb ankündigen wollte. Ich glaube, es gab keinen Piloten der dies nicht für Verarschung gehalten hat. Selbst Schmörgel sah keine realistische Chance zu fliegen. Dennoch erschienen alle gespannt beim morgendlichen Briefing, der Regen hatte inzwischen fast ganz nachgelassen. Und es wurde ernst gemacht. Am letzten Tag musste noch mal das komplette Wettbewerbsfeld aufgerüstet werden.

Gegen ein Uhr mittags wurden dann die ersten Doppelsitzer mit Turbo an den Himmel gehängt. Und tatsächlich konnten sich die meisten mit Müh und Not oben halten. Nachdem das Starterfeld sich dieses Schauspiel eine knappe Stunde angesehen hatte, gab es im Funk erste Meldungen von Steigwerten jenseits eines Meters. Darauf hin wurden dann alle nach oben befördert.

Die Clubklasse musste als letztes starten und es war bereits halb vier als wir dran waren. Ich sah eigentlich nicht mehr viel Sinn darin, aber starten mussten wir nun mal. Nach dem Ausklinken von der Wilga ging es recht mühselig nach oben, Telgte ließ grüßen. Zum ersten Mal hatten Tim und ich Schwierigkeiten uns zum Abflug in der Luft zu finden. Um vier Uhr war der Abflug offen, und ich befand mich in 500 m GND. An Abfliegen war nicht zu denken, doch die Zeit drängte. Nach einer viertel Stunde dann endlich ein guter Bart der mich auf Abflughöhe brachte, Tim war nun auch bei mir. Wir machten uns so schnell wie möglich auf den Weg.

Kurz nach dem Abflug kamen uns einige Clubklasseflieger entgegen. Wir waren sehr erstaunt, dass sie so spät noch mal einen zweiten Abflug machen wollten. Langsam aber sicher krabbelten wir unterdessen den ersten Schenkel entlang zum Sektor. Wir wollten nur eben ankratzen und dann direkt weiter zum zweiten Sektor. Zwischendurch waren sogar tatsächlich noch gute Bärte mit mehr als 3 Metern dabei, aber in Richtung des zweiten Sektors war alles komplett schwarz. Wir waren uns sicher, dass keiner die geplante Strecke schaffen könnte. So entschlossen wir uns den Flug abubrechen und zu versuchen nach Brandenburg zurück zu kommen. Dorthin fehlten uns ungefähr 200 Höhenmeter. Die Luft war aber inzwischen absolut tot. So entschlossen wir uns auf dem Flugplatz Lüsse zu landen.

Hier gab es dann noch etwas zu Essen in der Kantine und eine Thermikkarte der Region, über die Tim meinte, dass der Flug sich schon allein wegen dieser Karte gelohnt habe.

Nachdem wir unsere Rückholer Kalle und Susanne informiert hatten, dass wir in Lüsse landen mussten, waren diese sehr verwundert, da die Clubklasse ja neutralisiert worden sei, was wiederum Tim und mich sehr verwunderte. Wir hatten nach dem Start zu früh auf unsere Laberfrequenz umgeschaltet und deshalb im Funk nicht mitbekommen, dass die Clubklasse neutralisiert wurde.

Nun wurde mir auch klar, warum uns die anderen Flieger der Clubklasse entgegen gekommen waren. Die kamen nämlich nicht für einen zweiten Abflug zurück, sondern um in Brandenburg zu landen. Etwas peinlich war uns das ganze schon, aber dafür hatten wir einen netten Flug gehabt, wieder ein bisschen gelernt und unsere Rückholer konnten auch endlich mal ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Rechtzeitig zur Abschlussparty waren wir wieder in Brandenburg.

Am Sonntag ging dieser Wettbewerb dann mit der Siegerehrung zu Ende. Im Gesamtklassement kam Tim auf Platz 27 und ich auf Platz 24. Dazu ist noch anzumerken, dass die schlechtere Platzierung von Tim ausschließlich auf die Winglets der NRW zurückzuführen ist. Diese verschlechtern den Index nämlich um einen weiteren Punkt, trotzdem geht die NRW nicht besser als unsere RY und das ohne Mückenputzer. Die 3000 Euro für die Winglets können wir also lieber sparen.

Abschließend kann man sagen, dass das OMV in Brandenburg eine rundum runde Sache war. Die Organisation war super, trotz der gewaltigen Anzahl von 100 Flugzeugen lief fast alles reibungslos. Das Wetter hätte noch ein bisschen besser sein dürfen, aber wir hatten in jedem Fall eine tolle Woche. Ganz herzlich möchte ich mich an dieser Stelle auch noch mal bei Kalle und Susanne für ihre liebe Unterstützung bedanken!

Florian Giesen