



Roitzschjora 2010

Wie jedes zweite Jahr bot 2010 wieder die Chance, sich auf einem der Qualifikationswettbewerbe für die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug zu qualifizieren. Dieses Vorhaben wollten Tim und ich mal wieder gemeinsam angehen und zwar zum ersten Mal in der Standardklasse. Nachdem wir alle in Frage kommenden Termine abgeglichen hatten, blieb nur noch eine wirkliche Möglichkeit: Der Heidepokal in Roitzschjora, im Anschluss an das Fliegerlager.



Charmant an diesem Wettbewerb war die Tatsache, dass er sich quasi auf dem Rückweg von Klix befand, so dass kaum zusätzliche Fahrerei notwendig werden sollte. Auch Gesa hatte sich in Roitzschjora angemeldet, jedoch in

Ermangelung der kurzen Flügelenden für die 18 m-Klasse. Unsere Entscheidung für Roitzschjora wurde von den hiesigen Segelflugexperten als sagen wir mal "äußerst sportlich" bewertet. Die Teilnehmerliste hat diese Einschätzung dann auch durchaus bekräftigt.

Aber man wächst ja mit seinen Aufgaben...

Da am Freitag schon der erste Wertungstag stattfinden sollte, verließen wir das Fliegerlager bereits einen Tag vor seinem Ende. Vielen Dank an dieser Stelle auch nochmal an die Discus-Piloten der SFGT, die das Flugzeug einen Tag früher rausgerückt haben!





Roitzschjora 2010

Nach gut zwei Stunden Fahrt von Klix aus hatten wir bereits das 500-Seelendorf Roitzschjora erreicht und konnten unser Hauptquartier mit dem Krampschen Wohnwagen als Kommandozentrale errichten. Der Flugplatz in Roitzschjora ist, wie im Osten üblich, riesengroß, was bei 130 teilnehmenden Maschinen allerdings auch absolut erforderlich ist.

Nachdem alles aufgebaut und eingerichtet war, gab es das Eröffnungsbriefing, bei dem uns recht erfreuliche Wetteraussichten für die nächsten Tage prognostiziert wurden. Und so sollte es dann auch kommen, denn am Freitag ging es direkt ans Fliegen. Für Tim und mich in der Standardklasse sollte es eine AAT mit den drei Wenden Köselitz (nordwestlich Wittenberg), Fünfeichen (bei Eisenhüttenstadt) und Weisswasser geben. Mindeststrecke waren 322 km. In der Startphase war ich noch recht besorgt über das Wetter. Im Norden sah es zwar ordentlich aus, aber über Roitzschjora lag eine kräftige Abschirmung. Nach dem Ausklinken von der Wilga begann dann auch der fast

spannendste Teil des Fluges. Die einzige Chance oben zu bleiben bestand darin, weit nach Norden zu den ersten Cumulanten zu fliegen. Sollte dort kein Steigen zu finden sein, wäre eine Rückkehr zum Platz nicht mehr möglich! Die Thermik dort wurde aber durch eine ordentliche Plastikwolke markiert, so dass das Risiko abzusauften vertretbar klein war.



Natürlich war auch Tim mit der 4K in dieser Plastikwolke und nachdem wir nach einer halben Stunde mühsamer Kurbelei bei guten 1000 Metern über Grund angekommen waren, entschieden wir uns zum Abflug.





Roitzschjora 2010

Der erste Bart auf der Strecke brachte dann auch direkt 2 Meter und die Sache wurde entspannter. Die Überquerung der Elbe war kein Problem und den ersten Sektor flogen wir ungefähr bis in die Mitte aus. Nun ging es Richtung Osten entlang des Südrandes des Berliner Luftraums. Hier lief es richtig gut, wir konnten ein Stück von knapp 60 km geradeaus fliegen mit einem Höhenverlust von nur gut 200 Metern. Bei Eisenhüttenstadt wurde es dann etwas tiefer, aber eine vielversprechende Wolke konnten wir in 400 Metern über Grund erreichen und wir wurden von dem besten Bart des Tages gerettet, der von unten bis oben mit 4 m/s ging. Wir waren schon tief im zweiten Sektor, aber in Richtung Osten erstreckte sich eine gutaussehende Wolkenstraße. Tim war der Ansicht, dass wir diese auf jedenfall noch ausnutzen sollten, und so flogen wir bis an die äußerste Ecke unseres Sektors einige km nach Polen ein. Die Wolken taten es genauso gut wie sie aussahen, und so waren wir weiterhin schnell unterwegs.

Den letzten Sektor wollten wir dann nur

ganz leicht ankratzen, da es von dort noch immer über 130 km bis nach Hause waren und die vorgegebene Zeit allmählich zu Ende ging. In Richtung Roitzschjora war es mittlerweile fast vollständig blau geworden. So machten wir auf dem Heimweg einen großen Bogen in den Norden. Über der Holzdorfer ED-R gab es dann zum Schluß noch einen richtig guten Aufwind, der uns in Endanflughöhe brachte. Die letzten 50 km des Fluges konnten dann entspannt absolviert werden.

Nach Ankunft in Roitzschjora zeigten unsere Rechner einen Schnitt von guten 100 km/h. Dies sollte an diesem ersten Tag für den 6. Platz (Tim) und 7. Platz (Florian) reichen, was für uns ein sehr erfreuliches Ergebnis war. Am nächsten Tag ging es direkt weiter und die Wettbewerbsleitung war der Auffassung, dass das Wetter noch etwas mehr hergeben sollte, als der Vortag. Für die Standardklasse bedeutete das ein Dreieck von 490 km Länge.





Roitzschjora 2010

Das war doch schon ne ziemliche Ansage. Für die Offene gab es sogar 600 km rund um Berlin.

Als Wendepunkte mussten wir zunächst Gardelegen und danach Neuhausen erreichen. Die ersten 127 km nach Gardelegen flogen wir zunächst deutlich nördlich vom Kurs, um uns von der Elbe fernzuhalten und die thermisch guten Sperrgebiete zu durchfliegen. Leider klappte der Teamflug heute nur sehr schlecht. Ich war immer einiges tiefer als Tim. Als der Höhenunterschied vor der ED-R 74 zu groß wurde, entschieden wir uns, dass jeder sein eigenes Ding macht. In dieser Phase des Fluges lief es bei uns beiden nicht so richtig rund. Die Steigwerte waren eher durchschnittlich und ich fragte mich, wie ich auf diese Weise die restlichen knapp 400 km schaffen sollte. Nachdem mit etwas Gebastel endlich die erste Wende erreicht war, hatte ich auch Tim in der 4K wieder getroffen und den Anfang des zweiten Schenkels konnten wir zu zweit angehen. Dieser 230 km lange Schenkel führte von der ehemals innerdeutschen Grenze bis fast nach Polen. Das erste Stück lief immer

noch recht schleppend, so dass wir Aufwinde mit 1 Meter Steigen bereits nutzen mussten. Erst gut 20 km nach der ersten Wende waren wieder Steigwerte über 2 Meter anzutreffen.



Im Nachhinein hätten wir in dieser Phase wohl etwas tiefer runter fliegen müssen, um nicht so viel Zeit im schwachen Steigen zu verlieren. Die Thermik wurde nun in Richtung Osten immer besser, und es erschien durchaus wieder machbar, die Tagesaufgabe zu erfüllen. Wie schon auf dem ersten Schenkel hatte ich wieder einiges an Höhe auf die 4K verloren und so flogen wir die zweite Hälfte des Schenkels wieder allein.





Roitzschjora 2010

Um halb fünf war die zweite Wende Neuhausen, südlich von Cottbus, dann endlich erreicht und auch die 4K war wieder an meiner rechten Fläche. Nun hieß es wieder möglichst schnell die restlichen 133 km nach Roitzschjora zu bewältigen. Im Gegensatz zum Vortag lud die Wetteroptik dazu ein, den direkten Weg zum Ziel zu wählen. Relativ problemlos gestaltete sich dann auch das letzte Stück und 45 km vom Platz entfernt konnten wir den Endanflug ansetzen. Trotz der Schwierigkeiten im Bereich der ersten Wende hatten wir wieder einen Schnitt von gut 100 km/h erreicht. Andere Piloten hatten die Strecke aber um einiges besser gemeistert als wir, und so gab es für uns nur Platz 13 (Tim) und 15 (Florian).

Die nächsten drei Tage mussten wir wetterbedingt mit Alternativprogramm füllen. Es ging auf Ausflüge nach Leipzig oder in das schöne Bitterfeld. Der Mittwoch sollte uns dann wieder in die Luft bringen. Das Wetter war fliegbar, allerdings alles andere als berauschend. Die gestellte Aufgabe, eine Racing-Task von 345 km Länge,

erschien mir daher schon recht hoch gegriffen. Und so kam es dann auch, dass Tim und ich kurz nach dem Erreichen der ersten von drei Wenden entschieden, den Motor bzw. einen netten Außenlandeacker bei Wildau-Wentdorf zu benutzen. In der Standardklasse gelang es der Hälfte der Piloten die Tagesaufgabe zu erfüllen, so dass wir leider sehr weit hinten platziert waren.

Am Donnerstag war das Wetter ähnlich dem Vortag. Die Aufgabe war mit einem Dreieck von 325 km Länge um die Wenden Lüsse und Neuhausen etwas humaner gestellt. Nach der Pleite am Vortag wollten Tim und ich auf jeden Fall bei den Heimkommern dabei sein und gegebenenfalls etwas vorsichtiger fliegen.

Der Flug begann mit einem sehr interessanten Start. Während ich gerade am Einklinken war, rollte auch beim rechts neben mir stehenden Flugzeug die Wilga vor.





Roitzschjora 2010



Während meine Wilga nun dabei war das Seil zu straffen. tat die rechts von mir dies ebenfalls und ich dachte: Gut, wer zuerst stramm hat startet dann wohl zuerst. Irgendwie waren aber beide Seile gleichzeitig stramm und ich dachte: Naja, wird der Startleiter jetzt wohl sagen wer zuerst dran ist. Weit gefehlt, beide Wilgas geben synchron Vollgas. Kurzer Blick nach rechts, der neben mir hat auch keine Lust auszuklinken. Dann jetzt schön die Spur halten! Nach einer sportlichen Linkskurve, die mein Schlepppilot direkt nach Verlust der Bodenhaftung machte war die Situation dann wieder bereinigt. Nach dem F-Schlepp machte ich mich auf die Suche nach der 4K und gemeinsam versuchten wir eine ordentliche Abflughöhe zu bekommen.

Die Steigwerte waren richtig schwach, so dass wir erst nach einer knappen Stunde den Abflug angingen. Immerhin konnten wir dies in bequemen 1700 m GND tun. Nach dem Abflug hieß es dann erstmal 50 km Gleiten bis der erste abgebrochene Meter Steigen gefunden werden konnte. Mit schwachem Steigen bastelten wir uns bis Lüsse. Am Anfang des zweiten Schenkels gab es dann den so ziemlich einzigen guten Bart des Tages, der knappe 3 Meter brachte. Weiter ging es mit viel Basteleien und Aufwinden, die oft nur wenige Höhenmeter einbrachten. Ungefähr 60 km vor der zweiten Wende war es dann mal wieder soweit, dass jeder sein eigenes Ding machen musste.

Gegen Ende des zweiten Schenkels erreichten wir eine markante Wettergrenze. In Richtung der Wende Neuhausen stand eine kräftige Abschirmung. Das Gebiet war komplett abgeschattet.





Roitzschjora 2010

Tim wählte einen südlichen Weg, während ich im wesentlichen auf direktem Kurs blieb. 40 km vor Neuhausen stand der letzte Cumulant. Dahinter war wirklich gar nichts mehr zu erkennen, was einen Aufwind versprochen hätte. So entschied ich mich, den noch vorhandenen schwachen Bart bis zum letzten Höhenmeter auszunutzen, zumal ich auch möglichst lange mit dem Einflug in die Abschirmung warten wollte, um eventuell noch eine Chance auf Wetterbesserung zu haben.

In gut 1600 Meter machte ich mich dann mit Geschwindigkeit des besten Gleitens auf den Weg zur Wende, die ich laut Rechner in ca. 400 Metern GND erreichen sollte. Vor mir waren noch drei oder vier andere Maschinen der Standardklasse, die ein paar hundert Meter tiefer waren. Obwohl ich mir zwar relativ sicher war, dass der Flug nun zu Ende gehen würde, war meine Lage also schon etwas entspannter als die der Mitstreiter.

Nun hieß es also Gleiten. Nach 10 Minuten konnte man im Süden von Cottbus ein paar Sonnenstrahlen

erkennen. Es gab wieder etwas Hoffnung, dass der Flug doch irgendwie fortgesetzt werden konnte. Nach weiteren 10 Minuten ohne einen Muckser des Varios war die Gegend mit der Sonneneinstrahlung erreicht. Tatsächlich konnte ich hier in einem halben Meter Steigen wieder etwas Höhe gewinnen. Die Wende Neuhausen lag nun großflächig in der Sonne und auf den letzten Kilometern dorthin stand dann auch glücklicherweise wieder ein Bart, der mich auf 1000 Meter brachte. Hier traf sich dann auch fast alles, was von der Standardklasse übrig geblieben war. 13 Maschinen hatten auf den letzten 20 km vor Neuhausen außenlanden müssen. Der letzte Schenkel zurück nach Roitzschjora war dann wieder etwas besser zu fliegen, wenn auch nicht das Highlight des Wettbewerbs. Dadurch, dass nun auch einige Maschinen aus 18-Meter und Offener Klasse bei uns waren, ging es in der schwachen Thermik zum Teil sehr eng zu.





Roitzschjora 2010

Im Süden von Holzdorf gab es dann – wie auch schon beim ersten Flug – den Aufwind, der die Endanflughöhe brachte. Da der McCready sehr niedrig stand, nahm ich mir noch 100 Meter Sicherheit auf Roitzschjora mit. Etwas irritierend war die Tatsache, dass in meiner Höhe noch mehrere Flieger der 18-Meter und Offenen Klasse waren und weiter kurbelten. Aber da der Discus ja auch mit 15 Metern prima gleitet, machte ich mich schonmal auf den Heimweg. Tim landete schon gut 10 Minuten vor mir in Roitzschjora. Ich war nach diesem spannenden Flug aber einfach nur froh, dass ich wieder zuhause landen konnte. Dieser Flug sollte der letzte des Wettbewerbs gewesen sein, da die beiden folgenden Tage Regen brachten.



Für Tim und mich bedeutete das Platz 17 und 18 in der Gesamtwertung. Angesichts des Teilnehmerfeldes von 35 Flugzeugen in der Standardklasse und des hohen Niveau der Aufgaben waren wir damit zufrieden. Ärgerlich war nur das Missgeschick am dritten Tag, ohne dass ein Qualiplatz sogar greifbar gewesen wäre. In jedem Fall haben wir wieder eine Menge gelernt und spannende Flüge erleben dürfen.



Zum Schluss sei noch unserem Helferteam herzlich gedankt, bestehend aus Tims Eltern, Gesas Bruder sowie Pamina, Nico und Christian!

Florian Giesen