

Bericht zum Vergleichsfliegen in Bronkow 2018, 1. Spreewaldpokal

Nachdem ich im Jahr 2016 beim Vergleichsfliegen in Bronkow im Doppelsitzer teilgenommen habe und es leider 2017 nicht geschafft habe, bei der Variante in Wilsche teilzunehmen, war ich dieses Jahr, als das Vergleichsfliegen wieder in Bronkow stattfand, das erste mal im Einsitzer dabei. Dafür habe ich meinen Lieblingsflieger, die ASW 15 „3X“, vom Aukruger Verein geliehen bekommen.

Nachdem ich am Mittwochmorgen, dem 9.5.2018, die letzte Vorlesung vor meinem kleinen Fliegerurlaub „genossen“ hatte, ging es direkt von Hamburg aus auf die Autobahn in Richtung Lausitz. Vor dem langen Wochenende war die Verkehrssituation auf den deutschen Autobahnen natürlich nicht sehr flüssig, jedoch hatte ich genug Zeit eingeplant und war gegen 17 Uhr in Bronkow angekommen. Als dann nach und nach meine Vereinskollegen, die dieses Jahr auch in Bronkow mitspielen wollten, ankamen, haben wir als erstes einmal unser Lager errichtet. Danach gabs Essen, ein Bier und dann gings früh ins Bett, das Wetter am nächsten Tag sollte gut werden!

Nun gab es direkt am 10.5. den ersten Wertungstag. Der Tagesablauf sollte sich noch einige Male so wiederholen. 8 Uhr Aufrüsten, 9 Uhr Frühstück, dann weiter vorbereiten, 10:30 Uhr Briefing und gegen 12:30 Startbereitschaft. Als Aufgabe sollte es eine AAT von 150 bis 320km geben und das Wetter sah vielversprechend aus, jedoch war für den Abend vor Gewittern gewarnt worden.

Gegen 13 Uhr dann war es endlich so weit, der charakteristische Motorsound von unseren drei polnischen Lufttraktoren war zu hören und das Feld wurde in die Luft gezogen. Jonas Fuglsang-Petersen und ich wollten den Wettbewerb im Teamflug bestreiten. So sammelten wir uns und sobald die Startlinie freigegeben war, ging es los! In Richtung Norden sah es deutlich besser aus, sodass wir die erste Wende „Weißwasser“ weiter im Norden anflogen und dann, sobald wir im Sektor waren, nach Norden in Richtung zweiter Wende „Streichwitz“ abdrehten. Dort war die Thermik wunderschön und wir entschieden uns, diesen Sektor fast komplett, um Eisenhüttenstadt herum, auszufliegen. Die Folgen dieser Entscheidung bekamen wir dann später am Abend zu spüren. Auf dem Weg zum dritten und letzten Wendepunkt „Schoena Kolpien“, auf dem wir den thermisch schlechten Spreewald nördlich umflogen, wurde uns so langsam klar, dass wir doch ziemlich hinter dem Zeitplan lagen und das Wetter auch nicht mehr so sensationell aussah. Im Sektor des letzten Wendepunktes stand bereits ein Schauer, jedoch fehlte uns nichtmehr viel zur Endanflughöhe, und es hieß doch immer „vorm Schauer geht's hoch!“. Und dieser Spruch stimmte tatsächlich ;) Also haben wir den Sektor angeschnitten und fanden tatsächlich noch ein wenig Steigen, während der Flieger von außen schon schön gewaschen wurde ... Da nun wirklich nur noch irgend etwas um die 100m Höhe zum Endanflug gefehlt haben, und die Thermik dann doch wieder schlechter wurde, flogen wir weiter in Richtung Zielkreis. Auf dem Weg fanden wir dann nichts. Die kleinen Wolkenfetzen unter der nun dichten Abschirmung brachten nur noch ein kleines Wackeln unter den Tragflächen und der Wald zwischen uns und dem Flugplatz wurde immer größer. Vielleicht hätte man es mit bestem Gleiten noch geschafft, jedoch war zu diesem Zeitpunkt klar, dass wir kein Risiko eingehen werden und entschieden uns vor der Waldkante zur Außenlandung. Ich hatte eine kleine, frisch gemähte Wiese gefunden, Jonas entschied sich für „Braun vor Grün“ und landete auf einem Acker nebenan .. Alles safe, alles heile. Bei der anschließenden Rückholaktion wurde dann aber der wohl schlimmste Albtraum eines jeden Außenlanders wahr .. es zog sehr schnell ein heftiges Gewitter auf, das aus der Luft noch nicht als solches zu erkennen war. Die Wiese war kein Problem, der Kartoffelacker jedoch schon .. nach dem Gewitter, welches wir dann im Auto abwarten mussten, war der Acker nurnoch ein riesiges Schlammloch. Das Flugzeug mussten wir abrüsten und zu sechst in Einzelteilen vom Acker tragen. Die Reinigungsaktion am nächsten Tag war sehr ... intensiv. Wir hatten eindeutig zu viel Zeit über Eisenhüttenstadt verbracht. Jedoch wurde der Folgetag wegen 8/8 neutralisiert, sodass wir uns ein wenig erholen konnten.

Samstag der 12.5.2018 sollte dann der nächste Wertungstag werden. Es gab diesmal eine Racingtask, die etwa die gleiche Größe und Form der vorherigen Aufgabe hatte. Das Wetter sah gut

aus, es sollte keine Gewitter geben. Also wieder der „Standardtagesablauf“ und gegen 13 Uhr ging es in die Luft, etwa eine Stunde später erfolgte der Abflug. Das Wetter war tatsächlich sehr schön und bei Jonas und mir lief es gut. Auf dem Weg von der zweiten zur dritten Wende war das ganze dann aber ziemlich abrupt vorbei. Die Wolken waren zwar ein wenig zerfleddert, sahen aber eigentlich noch ganz gut aus. Die Thermik war jedoch wie ausgeschaltet. Und so lagen Jonas und ich nur wenige Kilometer von den Äckern des Vortages entfernt erneut draußen. Jedenfalls war die Rückholtour nicht so schlimm. Von den anderen Mitfliegern hörten wir, dass diese das Gebiet mit den etwas zerfledderten Wolken großräumig umflogen haben und deutlich vorsichtiger waren als wir. Gut, wieder was gelernt!

Wertungstag 3 war dann am Sonntag, der 13.5.2018. Heute sollte es wieder mal spannend werden. Es war 40km/h Wind vorhergesagt und keine einzige Wolke am Himmel. Ausgeschrieben wurde eine Jojo AAT parallel zum Wind. Heute hatten wir von Kalli, einem Vereinskollegen von uns, den Tipp bekommen, doch mal vorher eine Zeitplanung zu machen. Als Aufgabenzeit hatten wir 2:30h. So wollten wir auf dem Gegenwindschenkel eine Stunde verbringen, auf dem darauffolgenden längeren Rückenwindschenkel 0:45h und dann für die Rückkehr im Endanflug gegen den Wind wieder 0:45h. Gegen den Wind bis zur ersten Wende waren wir natürlich wirklich sehr langsam. Die Blauthermik mit Basishöhen um 1500m MSL hatte da auch ihren Anteil dran. Die Steigwerte reichten gerade so um gegen den Wind vorzufliegen. Im Sektor der ersten Wende war es dann so weit: Wir waren wieder tief und alle möglichen Thermikquellen hatten wir bereits abgesucht. Während Jonas etwas höher war und die Umgebung abgesucht hat, habe ich in einem Nullschieber geparkt und die Höhe (450m AGL) gehalten. Leider hat Jonas dann nichts anderes mehr gefunden und war irgendwann zu tief, sodass er nicht einmal mehr meinen Nullschieber erreichen konnte. Er ist dann auf einem Feld auf dem Betriebsgelände des Tagebau Welzow-Süd gelandet. Alles heile, der Acker war schön, aber wir haben uns doch ziemlich geärgert. Sehr bitter für ihn und ich hatte ein extrem schlechtes Gewissen, als mein Nullschieber dann nach 20 Minuten besser wurde und mich wieder auf 1500m MSL trug. Na gut, zumindest wurden es so keine zwei Rückholturen. Mit dem starken Rückenwind war der Weg zur zweiten Wende ein Kinderspiel und die Thermik wurde immer besser und höher. Nach ein wenig Rechnerei habe ich dann im Sektor der zweiten Wende meinen Endanflug aus 1800m MSL angetreten und erreichte nach etwa einer halben Stunde den Zielkreis – und damit ca 15min zu früh. Okay, wieder was gelernt. Lieber beim AAT ein wenig zu lang fliegen, als 15min zu kurz. Aber zumindest gab es zum ersten Mal eine Zeitwertung!. Platz 15 von 21 Teilnehmern an diesem Tag.

Damit war dann das erste Wochenende des Wettbewerbs gelaufen, wir hatten zwar keine großen Erfolge erzielt, jedoch eine Menge Spaß. Unter der Woche war dann freies Fliegen angesagt und wir nutzten das gute Wetter am Montag für einen weiteren, wertungsfreien Streckenflug. Ebenfalls gab es dort wieder 40km/h Wind und zu Anfang Blauthermik. Jonas und ich sind, diesmal ein wenig zeitlich getrennt, nach Polen abgeflogen, wo grandiose Wolken standen. Bei mir lief es gut, Jonas hat sich leider verbastelt und ist – zum vierten mal – außengelandet und hat ein paar nette polnische Bauern in der Nähe von Krosno an der Oder kennengelernt.

Die darauffolgenden Tage war dann Alternativprogramm angesagt. Wir erkundeten an einem Tag Leipzig und ich testete an einem anderen Tag mit einem Freund, der in der Nähe wohnte, die Freiberger Kneipen. Das Bier war sehr gut :P

Am Freitag, den 18.5. sollte es dann weitergehen. Das Wetter war gut vorhergesagt. Als ich dann am morgen um 7 Uhr vom Wecker aufgeweckt wurde und die Gardinen in meinem Auto (ja, ich schlafte im Kofferraum meines Passats und habe Gardinen) bei Seite schob, wurde ich von 8/8 Wolken begrüßt und schliefe erstmal eine Stunde länger. Das Aufrüsten haben wir uns auch dann erstmal gespart. Nach dem Frühstück gings zum Briefing, wo wir ein wenig verwundert feststellten, dass schon Aufgabenzettel bereitlagen! Es wurde gutes Wetter am Nachmittag angekündigt und eine Racingtask von 174km ausgeschrieben. Wir rüsteten brav auf, bauten das Startfeld auf und eine

Viertelstunde und ein Wilgawolkenbasistestflug später wurde der Tag neutralisiert. Es war dann doch wohl das Sächsische Standarddreieck geworden: „Halle, zum Feld, dann Dresden und wieder zurück“

Am Samstag den 19.5. wurde das Wetter besser. Die Wolkendecke riss gegen 13 Uhr mit etwas mehr als 24h Verspätung auf und es wurde natürlich dann sofort blau, alles andere wäre ja langweilig ;) Der Abflug erfolgte um 15 Uhr local und die 205km Racing schienen machbar. Wir waren zwar nicht sehr schnell, jedoch waren wir fast nie alleine. Auf dem zweiten Schenkel wurde es dann schwierig. Entlang der polnischen Grenze von Weißwasser auf dem Weg nach Rapice ging es dann zum ersten Mal tief runter, jedoch konnten wir uns wieder ausgraben. Aber die Zeit lief uns weg. Der Twin Astir, der bis dahin tapfer mitgeflogen war, brach die Aufgabe ab und wir hörten von ein paar anderen Mitstreitern unserer Klasse im Funk, dass diese ebenfalls abgebrochen hatten. Jonas und ich entschieden aber: Je weiter wir kommen, desto mehr Punkte gibt es! Und das Gelände vor uns war gut landbar. Also ging es weiter. An der zweiten Wende kamen wir dann erneut tief und entschieden uns, zwei unterschiedliche Punkte zur Thermiksuche anzufliegen. Ich fand dann in 300m AGL einen halbschönen Bart, Jonas hatte über den Wäldern an der Neiße jedoch weniger Glück und lag – jetzt zum 5. Mal- auf einem Acker. Ich hatte schon echt ein schlechtes Gewissen und hab überlegt, ob ich mich aus Solidarität daneben lege .. den Gedanken aber schnell wieder verworfen, da der Aufwand einer Rückholtour schon genug ist. Als ich dann wieder oben dran war, sammelte ich schnell noch die Wende ein und machte mich auf den Rückweg. Es war inzwischen kurz nach 18 Uhr Ortszeit und ich hatte noch ca. 80Km vor mir. Die Ankunft in Bronkow hatte ich gedanklich schon abgeschrieben, sodass ich ersteinmal Kurs auf den Flughafen Cottbus Drewitz nahm. Wider Erwarten stand dort im Wald nördlich des Platzes noch ein schöner Bart, der mich wieder hochhob und ich nahm Kurs auf den Flugplatz Neuhausen. Auf dem Weg dorthin stand das riesige Kraftwerk Peitz. Die Dunstschleier um die Kühltürme sahen vielversprechend aus und ich konnte tatsächlich Endanflughöhe auf Bronkow erkurbeln. Jetzt rückte auch das Erreichen der letzten Wende „Crinitz“ mit anschließender Rückkehr nach Bronkow in greifbare Nähe. Es fehlten lediglich 150m. Ich plante, erst nach Bronkow zu fliegen, und von dort aus dann die 13km zur letzten Wende in Richtung Westen. Um 19 Uhr erreichte ich die mir bereits bekannten Wälder um den Flugplatz Bronkow. Hier muss doch irgendwo noch ein kleines Bärtchen sein! Aber nein, leider nicht. Ich bin noch bis auf 5km an die Wende herangeflogen, doch inzwischen war die Luft komplett tot und ich hab kein bisschen Steigen mehr finden können. Da es offensichtlich kein Steigen mehr gab, entschied ich mich zur Rückkehr nach Bronkow, und landete mit 15km unter der geforderten Strecke um 19:30 Uhr Ortszeit auf dem Flugplatz. Was für ein Tag. Die anderen Teilnehmer hatten es ein wenig besser hinbekommen und am Ende weniger Zeit verloren, sodass es für mich nur für den 13. Platz in der Tageswertung gereicht hat.

Der letzte Tag war dann der 20.5. Es sollte noch ein wunderschöner Tag ohne viel Wind und sogar mit Wolken werden! Es gab eine 3h AAT und schon ging es los. Jonas, der verständlicherweise keine 6. Außenlandung wollte, entschied sich dieses Mal gegen den Teamflug mit mir, da ich heute endlich mal den Tipp von Kalli annehmen und mit größeren Geschwindigkeiten vorfliegen wollte. Den ersten Wendesektor „Görlitz“ konnte man wunderschön unter Wolken bei grandiosen Steigwerten >4m/s nahezu kurbelfrei über den polnischen Wäldern ausfliegen. Ich hatte das Gefühl, dass ich heute wirklich sehr schnell war. Ich flog nie langsamer als 140km/h und teilweise bis 150Km/h vor. Den zweiten Sektor „Pinnow“ schnitt ich nur an, da es dort wieder blau wurde , jedoch war ich gut in meinem vorher ausgedachten Zeitplan. Von dort ging es dann mit ausreichend Höhe über den Spreewald zur dritten Wende. Endanflughöhe hatte ich fast, ein Kreis in einem 2m Bart reichte aus und ich erreichte den Zielkreis 100m über der Mindesthöhe (300m AGL) nach 3:05h und landete zufrieden in Bronkow. Und ich war tatsächlich recht schnell! 80 km/h Schnitt über 247km brachten mich auf den 4. Platz der Tagesswertung. Jonas kam an diesem Tag auch zum Flugplatz, jedoch war er wie geplant vorsichtiger und kleiner geflogen.

Alles in Allem hat der Wettbewerb, obwohl es dann für mich nur für den 15. Platz von 22 Teilnehmern gereicht hat, sehr viel Spaß gemacht und es waren einige wirklich sehr lehrreiche Situationen dabei.

Vielen Dank an die Kollegen aus Bronkow, die das alles traumhaft organisiert haben, an Jochen, Elle, Ben, Dietmar und Kalli fürs Rückholen und Tipps geben und an Jonas, für die wirklich tollen Teamflüge ;) Es war schön mit euch!

Abschließend bedanke ich mich bei der SeKo-SH, die mir freundlicherweise eine finanzielle Förderung im Rahmen der D-Kader Spitzensportlerförderung in Schleswig-Holstein gewährt hat. Toll, dass es so etwas gibt!

Wer sich einmal die Aufgaben und Ergebnisse anschauen möchte – hier der entsprechende Link:
<https://www.strepla.de/scs/Public/overview.aspx?cID=457>

Meine Flugwege kann man sich natürlich im OLC unter <https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightbook.html?sp=2018&st=olcp&rt=olc&pi=52744> auch anschauen.

So. Over and out. --- Melvin Sell