

## DMJ Marpingen 2016

Tief durchs Saarland!

Hochmotiviert und mit ehrgeizigen Plänen trat ich die Reise zur Deutschen Meisterschaft der Junioren ins Saarland an. Nach aufregenden 3 Stunden Stau an der Rheinbrücke in Leverkusen habe ich die 700km in gerade mal 12 Stunden geschafft. Ein sagenhafter Schnitt zur Beginn der Meisterschaft! Aber wenn man so will: „Immerhin angekommen“ !



Der erste Wertungstag versprach gleich gute Wetterbedingungen und mit einer 466km-Racing Aufgabe wurde auch nicht zu klein aufgeschrieben. Nach vielen spannenden Flugphasen wurde vor allem der letzte Schenkel zur Herausforderung. Bei starken Ausbreitungen und niedriger Basis kämpften Björn, mein Teampartner, und ich uns entlang der Kontrollzone von Rammstein in Richtung einer Wolke, die dann erschütternder weise leider doch im Luftraum der amerikanischen Airforcebase lag. Björn, der ca. 120m höher war, traute sich noch eine Wolke weiter und ich drehte ab, um mein Glück bei einem kreisenden Clubklasseflieger zu suchen. Nicht viel später rührte der Turbo im Rücken und ich begann mit schlechter Laune meinen motorunterstützten Endanflug.

„Kann ja nur besser werden“ dachte ich mir am nächsten Wertungstag im Grid. Wir hatten eine 3:30h AAT zu fliegen und nach einem frühen Abflug lief der erst Schenkel bombastisch! Nur einmal mussten Björn und ich kurbeln, um die erste Tonne ganz auszufliegen. Auch der Beginn des zweiten Schenkels lief sehr gut. Bei zwar niedriger Basis aber mit bester Laune heizten wir auf ein paar kräftig entwickelte Wolken am Hunsrück zu und ehe wir uns versahen, waren wir so tief in einem Tal, dass ich nicht mal mehr den Turbo hätte zünden können. Genau über der einzige landbaren Wiese fing es dann leicht an zu tragen. Mit anfangs 0,2 bis 0,4 m/s und ohne einen Tropfen Wasser in den Flächen

konnten Björn, der zu diesem Zeitpunkt keine 100m AGL mehr hatte, und ich uns langsam wieder ausbuddeln. Fast an der Basis angekommen überrollten uns sämtlich Standard Flieger und, motiviert es jetzt besser zu machen, entschied ich mich zu einem zweiten Abflug.

Das war gar nicht gut!

Wissend, dass ich noch mindestens 3:30h fliegen musste und dass die Thermik auch irgendwann zu Ende war, flog ich nach dem erneuten Abflug noch 160km, um dann am Donnersberg abzuprallen und genervt und enttäuscht die 70km nach Hause im Motorflug zu bestreiten. Zurück in Marpingen hatte ich zum Glück ein eingespieltes und hervorragendes Helferteam, welches schon aus vorherigen Wettbewerben meine Laune an solchen Tagen einschätzen konnte. Nach der Landung habe ich fast kommentarlos den Flieger abgestellt und bin erstmal Laufen gegangen um mich auf andere Gedanken zu bringen. Zurück am Flugplatz war der Flieger geputzt, in Allwetterbezügen abgestellt und das Essen köchelte schon in unserem Premium-Campinglager. Meine Laune hellte sich langsam auf und konnte auch nicht wieder vermisst werden, als ich einen ersten Blick in die Tageswertung wagte. Wobei 246Pkt an einem 1000 Punkte-Tag schon ernüchternd sind. Nach zwei Wertungstagen lag ich mit über 1000 Punkten Abstand zum ersten Platz auf Rang 26.

Erstmal die Ziele neu stecken! Vielleicht gelingt es mir ja wenigstens noch Spaß zu haben an den übrigen Tagen und Björn, der nach zwei Wertungstagen auf Platz sechs lag, bestmöglich zu unterstützen!

Der nächste Wertungstag sollte der schnellste im Wettbewerb werden. Und es hat wieder richtig Spaß gemacht! Eine drei Stunden AAT und bis Platz 16 kein Schnitt unter 100km/h. In der Gesamtwertung konnte ich allerdings nur vier Plätze gewinnen.

Am nächsten Tag lautete die Schlagzeile : Mäßige Blauthermik. Juhuu!

Blauthermik bei Wettbewerben drückt bei mir immer gleich die gute Laune. Beim Segelfliegen gibt es für mich wenigstens was nerviger ist, als sich mit 20 Fliegern in einem Bart vor der Abfluglinie langsam wieder herunterzuschrauben; das Flarm übertönt das Vario und man wünscht sich sehnlichst in den Schatten. Nach einem mühseligen Start war es dann aber ein doch ganz interessanter und witziger Flug. Auf dem letzten Schenkel war der größte Teil der STD-Klasse wieder beisammen und glitt durch beinahe tote Luft. Mit einem leichten Grinsen im Gesicht, weil ich hier nicht landen würde, zündete ich zusammen mit Matze, dem zweiten Turbo-Flieger der Klasse, den Motor und im Formationsflug ging es nach Hause. Wir waren dann auch die einzigen Standard Piloten, die wieder in Marpingen landeten.



An den nächsten Tagen sollte das Wetter durchwachsener werden und das kam mir ganz entgegen. In der Gesamtwertung gab es wenig zu verlieren und so wurde die Risikoschraube ein wenig hochgedreht. Es wehte ein strenger Westwind und die Aufgabenzeit der AAT wurde auf zwei Stunden minimiert. Björn und zwei weitere Schnüffler waren bereits 1,5h in der Luft, als die restliche Klasse geschleppt wurde. Nach Freigabe der Abfluglinie warteten wir nicht lange und flogen zusammen mit Enrique und Robin in zwei Discen ab. Der erste Schenkel war ein wahres Vergnügen! Mit Rückenwind ging es ohne Kreis in Richtung der ersten Tonne. An der Rheinebene angekommen, fragte Björn nach unserem aktuellen Schnitt. „158KM/h“ war meine Antwort, aber ich setzte noch hinzu: „keine Sorge, wir werden schon noch langsamer“. Kurz vorm Einflug in den Odenwald kamen wir noch einmal bis an die Basis. Björn, ich und einige andere nutzen den Zeitpunkt um umzukehren. Enrique und Robin entschieden sich noch weiter in die erste Tonne zu fliegen. Der folgende Gegenwindschenkel war anstrengend. Kaum noch Aufreihungen, stark abgetrocknet und leichte Abschirmungsfelder, die unsere Strecke kreuzten. Beim Ausflug der Rheinebene mussten wir weit gleiten und bekamen mal wieder nur sehr sehr tief Anschluss an einen rettenden Bart. Von da an wurde es aber wieder einfacher und mit einigen Clubklasse-Fliegern voraus konnten wir die letzte

Tonne ankratzen und entspannt in den Endanflug hneinfliegen. Wir wurden mit Platz eins und zwei für unsere Leistung belohnt. In der Gesamtwertung bedeutete das für Björn den 4. und für mich den 17. Platz.

Der nächste Tag wird mir wohl noch lange in Erinnerung bleiben! Der Tag war alles andere als homogen. Immer wieder breiteten sich die kräftigen Cumulanten aus und sorgten für großflächig abgeschirmte Gebiete mit ruhiger Luft. Björn und ich entschieden uns vor dem Feld abzufliegen und sahen schnell ein, dass wir große Kursabweichungen in Kauf nehmen mussten, um die Racing-Aufgabe zu meistern. Bereits auf dem ersten Schenkel mussten wir ein weites Stück gleiten. Viele Flugzeuge der Clubklasse, deren erster Schenkel nahe an unserem ersten Wendepunkt vorbeiführte, rasteten unter uns auf sämtlichen Feldern und Wiesen ein. Mit den besseren Flugzeugen konnten Björn und ich die Wolken gerade noch erreichen. Mit minimalem Abstand zum Luftraum von Spangdahlem arbeiteten wir uns wieder nach oben. Der Weg zu nächsten Wende und der Einstieg in die Eifel funktionierte gut, aber dann hieß es wieder GLEITEN! Es dauerte eine gefühlte Ewigkeit, bis wir eine große Abschirmung unterglitten und in den einzigen sonnigen Streifen weit und breit einflogen. Die Luftmasse war herrlich labil und wir bekamen schnell Anschluss an die Thermik. Von Dahlem an entschlossen wir zunächst den Entwicklungen zu folgen, die 50° nördlich der Kurslinie standen, da die Alternative, wieder durch die Abschirmung zu gleiten, nicht mit unseren Nerven vereinbar war! Entlang der Eifel-Kante lief es dann richtig gut. Die Rheinquerung bei Koblenz wurde aber wieder eine Herausforderung. Björn war einige Km hinter mir und riet mir, das Gebiet mit dem freistehenden Kühlturn westlich Koblenz zu meiden, da er dort nur schlechte Erfahrungen gemacht habe. Ich dankte ihm für den Tipp und folgte einer schlecht tragenden Aufreihung und als Björn mich 10 min später nach meiner aktuellen Position fragte, musste ich ihm leider mitteilen: "Direkt über „sonem“ Kühlturn westlich von Koblenz"... Thilo Du Held! Und Björn sollte Recht behalten. Den ersten nutzbaren Aufwind fand ich erst wieder östlich des Rheins. Der Weg zur Wende war dann wieder einfacher. Björn konnte durch einen südlicheren Flugweg etwas aufschließen und wir begannen gemeinsam den letzten Schenkel.

Die Perspektive war grausig! Acht Achtel und die wenig-versprechenden Entwicklungen lagen größtenteils im Luftraum von Frankfurt Hahn. Na super.. Dicht an der Luftraumgrenze von Hahn kurbelten wir nochmal einen schwachen Meter und trennten uns von unserem Wasserballast. Es folgte zum dritten Mal an diesem Tage ein langes Gleiten durch tote Luft. Im Schießgebiet von Baumholder fand ich unter einer riesigen Wolke leichtes Steigen. Björn stieg westlich von mir nochmal etwas besser und wir konnten zusammen unseren Endanflug auf Marpingen beginnen. Fast gleichzeitig flogen wir in den Zielkreis ein und konnten abends einen gemeinsamen Tagessieg feiern! Was Für ein Tag! Seltener bin ich bei einem Flug so sehr gealtert!

Björn lag weiterhin auf Platz 4 mit 133 Punkten auf einen WM-Platz und ich konnte mich auf Platz 11 vorarbeiten. Auf einen Platz im C-Kader fehlten aber mir allerdings noch 108 Punkte.

Der letzte Wertungstag begann mit sehr schwachen Steigwerten und niedriger Basis. Lediglich 162KM sollten wir fliegen und weder Björn noch ich rechneten bei einem Tag mit so wenig Punkten damit, dass wir an der Gesamtwertung noch viel verändern könnten. Es hat aber nochmal richtig Spaß gemacht! An der letzten Wende trafen Björn und ich vier weitere Standardklasse-Piloten und wir lieferten uns einen spannenden Endanflug.

Beim Blick in die Wertung dann die freudige Überraschung für Björn: Enrique, der bis zum letzten Wertungstag auf Platz drei lag, erhielt durch einen zu tiefen Einflug in den Zielkreis sehr teure 100

Strafpunkte und Björn rutschte vor auf den dritten Platz. Ich konnte mir nach dem ernüchternden Start in den Wettbewerb mit Rang acht einen Platz im C-Kader sichern. Die Abschlussparty konnte für uns also starten!

-Erinnerungslücke-

Am nächsten Morgen ging es mit doch erheblichen Kopfschmerzen wieder gen Norden!