

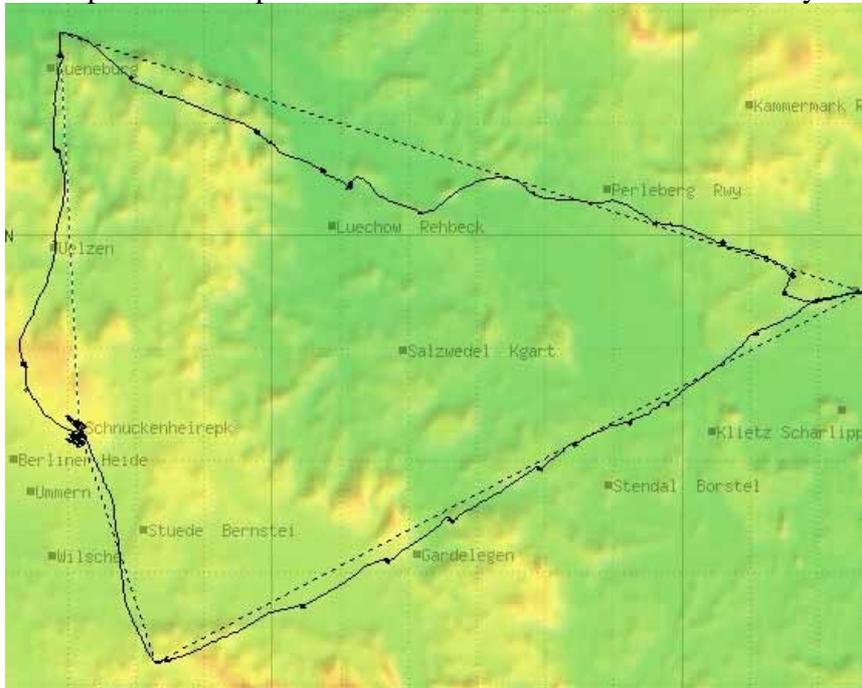
Erfolgreicher Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei.

Über Pfingsten 2005 habe ich zum ersten mal an einem Wettbewerb teilgenommen und bin sehr überraschend doch nicht auf dem letzten Platz „gelandet“.

Der Wettbewerb in Repke hat schon eine lange Tradition und nachdem ich WD bereits schon zweimal als Flächenhalter unterstützt hatte, musste ich mich auch endlich mal anmelden.

Leider hat uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht und so blieben von den acht möglichen nur zwei wertbare Tage über. Aber diese zwei Tage haben mich fliegerisch und motivationstechnisch weit nach vorne gebracht. Nachdem ich in der Saison 2004 mein Jahresziel, 300km im FAI Dreieck, um satte 240m verbockt hatte, konnte ich in Repke dieses Ziel nicht nur erreichen, sondern gleich ein ganzes Stück überbieten. Nach dem der erste Wertungstag für meine Gruppe neutralisiert wurde und man sich einig war, das die A-Konkurrenz fliegt und die B-Konkurrenz bei dem schlechten Wetter den Rückhohler spielt, machten ich mir keine Hoffnungen mehr, mein Ziel bei dem Wettbewerb umzusetzen.

Doch dann kam der erste Wertungstag! Aufgabe war ein 381km FAI Dreieck mit den Wendepunkten: Repke >Scharnebeck Schiffshebewerk >Kyritz >Autobahnkreuz Flechte



>Repke. Für viele war dies der weiteste Flug überhaupt und so ging es mit sehr gemischten Gefühlen an den Start. Kaum das der Abflug freigegeben war machten sich die meisten auf den Weg. Gleich am Anfang hab ich zugunsten einer sehr viel versprechenden Wolke den Kurs um mehr als 30° verlassen, was sich als dummer Fehler rausstellte. Ich stieg zwar verhältnismäßig gut, konnte die vorfliegende Truppe

aber nicht überholen. Immerhin bin ich bis zum ersten Wendepunkt wieder aufgeschlossen und konnte dann auf dem zweiten Schenkel entlang der Elbe sogar richtig Land gutmachen. Kurz vor der Wende hab ich mich dann aber doch verbastelt. Mit 2atü Kesseldruck auf der Blase und einem riesigen blauen Loch um den Wendepunkt und der niedrigsten Höhe seit dem Abflug sank die Motivation auf einen Tiefpunkt und ich hab mich dabei erwischt, den Flugsport Flugsport sein zu lassen und mich eines einfacheren Hobbies zuzuwenden. Nach einer elendigen Bastelei unter der prallen Sonne hab ich mir dann doch ein Herz gefasst und bin zur Wende „Flugplatz Kyritz“ gedonnert. Nachdem der Logger endlich das erlösende Piepen von sich gegeben hat, hieß es für mich nur noch auf dem Absatz kehrt machen und ab zur nächsten Wolke. Die Stand auch direkt auf dem Kurs zur dritten Wende. Das Steigen war richtig gut und nachdem ich mich endlich erleichtert hatte stieg auch die Motivation wieder. Kurz vor erreichen der Basis sah ich dann den Pulk den ich überholt hatte tief in den Bart einsteigen. Ich bin also doch nicht so schlecht unterwegs gewesen! Mit einem „Schacka du schaffst es“ Gefühl im Bauch flog ich ab, Kurs Wendepunkt AB Flechte. Von nun an ging alles viel besser. Motivation lässt sich irgendwie direkt in Leistung ummünzen. Die Lak 19

machte mir mehr Spaß als irgendwann zuvor. Hätte ich doch ein wenig Wasserballast mitgenommen wie die Piloten in der A-Konkurrenz! Aber was nicht ist kommt noch. Die Navigation mit der Karte ist in der Gegend echt leicht. Markante Seen und Orte machten das GPS eigentlich überflüssig. Nachdem ich Gardelegen überflogen hatte konnte ich sogar frei ohne Karte und GPS Navigieren. Immer gut 30° winklig zu der A2 lang gen Westen. Doch dann sah ich das Übel kommen. Leo hatte es ja beim Wetterbriefing schon angekündigt, aber so richtig ernst genommen hab ich das mit der Abschirmung nun doch nicht. Aber sie kam! Langsam aber unaufhaltsam schob sie sich aus dem Westen heran. Jetzt lief bei mir der Kopf heiß. Noch 25km bis zur Wende, danach noch mal gut 40km bis nach Repke. Unter der Abschirmung wird es mit der Thermik nicht weit her sein, also muß ich meinen Endanflug so gestalten, dass ich unter der Abschirmung nur noch Gleiten muß. Sicherheitshöhe. Was plane ich ein? Ich finde mich auch noch in geringer Höhe in Platznähe zurecht. Ich weiß dass es viele landbare Äcker auf dem Weg nach Repke gibt. Ich gebe mir 150m Reserve auf die geplanten 180m Zielankunftshöhe. Kurz vor der letzten Wende finde ich dann noch mal einen 2,5m Bart über einen Industrieparkplatz und Kurbel ihn bis zur Basis bei 1500m aus. Eine goldrichtige Entscheidung, denn nachdem ich den Wendepunktsektor durchflogen habe und auf Endanflugkurs eingedreht habe, sehe ich die Bescherung. Die böse Abschirmung ist da. Ganz unmerklich hat sie sich über mich geschlichen. Der Rechner sagt mir jetzt +500 bei MC 0. Ab nach hause! Die Luft wird richtig ruhig und ich fliege mit der besten Gleitgeschwindigkeit auf Kurs 338° dem Ziel entgegen. Unter mir sehe ich recht tief einen Flieger mit dem gleichen Kurs. Nach Repke wird es der Pilot nicht mehr schaffen, und auch mein Endanflugrechner macht mir sorgen. Die Ankunftshöhe zählt sich runter wie ein Countdown, 450m, 440m, 430m. Ich entschieße mich noch ein wenig zu verlagern und die sinkende Linie zu verlassen. Das hat auch zum Glück geklappt, der Platz ist in Sicht! 2km vorm Platz sehe ich einen ein Flieger auf einem Kartoffelacker liegen und ich sehe den Piloten in Richtung Flugplatz laufen. Das muß ärgerlich sein! Ich überfliege die Ziellinie und das Piepen des Loggers lässt mich grinsen. Geschafft! An der Position machte ich noch einen besonders gründlichen Landecheck und setzte nach über 5 Stunden sicher wieder in Repke auf. Eine Stunde später ist der Flieger wieder gewaschen und klar für den nächsten Wertungstag im Anhänger verstaut.

Pfingstwettbewerb Repke 2005 B-Konkurrenz

Gesamtergebnis

GPI.	WKZ	Pilot(en)	Flugzeug	GesPkt.
1	WL	L.Iwersen T.Welsch	Std. Cirrus	1521
2	JV	O.Sandhoff T.Obst	ASW 19	1320
3	27	KJ.Scheffler C.Fründt	Cirrus	1239
4	LL	G.Storz	ASW 28	1145
5	54	S.Nitt	LAK 19/18m	1054
6	E7	B.Blom	Astir CS	978
7	TK	C.Roloff	Mini Nimbus	962
8	50	N.Blaue N.Schulz	ASK 23	943
9	ZD	H.Plotzitza A.Aurich	DG 300	802
10	HH	W.Kausche	Sb5 e	766
11	HN	V.Trescher A.Weber	ASW 19	737
12	7577	A.Wolff	Astir CS	440
13	KP	F.Sahm W.Dobe	MiniNimbus	433
14	ZE	R.Ziehe E.Ziehe	ASW 15	385

Dies war mein erster Flug im direkten Wettbewerb und Ich hatte nicht damit gerechnet so gut dabei abzuschneiden. Ich hoffe dass es noch mehr Piloten geben wird, die sich im direkten Vergleich messen wollen. Mir hat es sehr viel Spaß gemacht und mein Dank geht an Wolfgang Dubois (WD) und Lothar (Leo) Dittmer, ohne die ich mich nie in dieses Milieu der Streckenfliegerei getraut hätte.

