

Klassentreffen Klix

VON TIZIAN STEIGER

Vom 01.05. bis 09.05.2015 fand in Klix ein internationaler Segelflugwettbewerb statt. Der Wettbewerb kann mit 120 Besatzungen zu den grösseren Wettbewerben in Europa gezählt werden. In der Standard Klasse hatten wir 27 Teilnehmer aus verschiedenen Nationen.



Lange Reise

Klix liegt ca. 70 km östlich von Dresden, die Route aus der Schweiz war ca. 800 km lang. Ich entschied mich drei Tage vor Beginn des Wettbewerbes loszufahren, um an den nächsten Tagen noch den einen oder anderen Trainingsflug absolvieren zu können. Da Mike über das Wochenende noch eine Grippe eingefangen hatte und mit Fieber im Bett lag, konnte er erst einen Tag später auf die Reise gehen.

Meine Fahrt wurde dann ab Stuttgart ein wenig interessant: als ich mit dem VW-Bus beschleunigen wollte, hatte er nicht die übliche Leistung und das ganze Auto vibrierte stark. Grund dafür war ein defektes Einspritzventil. Auf die Schnelle besuchte ich

eine VW Garage im Raum Stuttgart, welche jedoch kein Ersatzteil und auch keine Kapazität hatte. So beschloss ich weiter zu fahren, nachdem ich mich erst mal in Millimeter-Arbeit mit dem Anhänger wieder aus der Werkstatt gefädelt hatte. Die Fahrt war mühsam, aber spät abends erreichte ich dann doch das Segelfluggelände Klix und war froh, endlich schlafen zu können. Mike kam einen Tag später in Klix an – ohne Probleme.

Wo sind die Berge?

Als ich erwachte, sah ich am Himmel schon die ersten Cumuli, was auf das Rückenwetter zurückzuführen war. Also schnell in die Anmeldung, danach ans Briefing und den Flieger montieren.

Ich hatte anfangs mit dem VW-Bus zu kämpfen, Mike mit einer Grippe.... aber dann saßen wir endlich in unseren Fliegern





Ich flog erst mal alleine los um die Gegend zu erkunden... aber ob vor oder hinter dir: Berge suchst du hier vergebens

Ich kam dann schon relativ spät in die Luft, wollte aber einfach mal ein wenig die Region kennen lernen. Schon hier ist mir die spannende Landschaft aufgefallen. Alles ist viel grösser; die Kraftwerke, Mienen, Wälder, Solaranlagen, riesige Felder, und, und, und... Nur etwas ist kleiner, das heisst, eigentlich gar nicht vorhanden: die Berge. Lediglich südlich von Klix hat es ein paar Hügel, das sogenannte Erzgebirge. Zwischen Klix und Berlin ist die Region jedoch völlig platt.

Aufgrund der guten Bedingungen entstand dann noch ein freies 450km-FAI-Dreieck. Vielleicht sollte man jeweils das Wetter besser analysieren vor dem Fliegen... Mike machte am nächsten Tag erst einen Testflug, da sein Flugzeug nach dem Umbau im Winter noch keinen Flug hatte. Nachdem dann auch das Bohli Vario richtig anzeigte waren wir bereit für den Wettbewerb.

Fünf Wertungstage

Am ersten Wertungstag war schon mit relativ guten Wetterbedingungen zu rechnen. So schrieb die Wettbewerbsleitung einen 200-km-Racing-Task aus. Ich hatte an diesem Tag gleich zu Beginn Mühe und musste kämpfen, um nicht aussenzulanden. Auch Mike tat sich an diesem Tag zum Schluss ein wenig schwer, konnte die Aufgabe jedoch vor mir beenden. Ich für meinen Teil war froh, dass ich den Flug trotz des mässigen Schnitts wieder in Klix beenden konnte. Super war der Endanflug mit dem Ziellinienüberflug und anschliessender Landung auf dem riesigen Flugplatz.



Der zweite Tag war mit sehr gutem Wetter vorausgesagt. Heute waren 480-km-Racing angesagt, was dann auch Programm war. Ich konnte die Aufgabe mit einem Schnitt von 99 km/h beenden. Mike war heute mit 96 km/h ebenfalls schnell unterwegs. Dieser Tag zeigte mir, wie sich ganz kleine taktische Fehler enorm auf den Schnitt auswirken: ich bin nach der ersten Wende ein wenig mehr auf Kurs geflogen als der Pulk mit den zwei Belgiern, die an diesem Tag den Tagessieg holten. Sie flogen unter einer Wolkenstrasse einen Umweg, waren kurze Zeit später ca. 700 m höher waren und hatten einen Kilometer Vorsprung.

Frustr brachte für mich der dritte Wertungstag. Ich war sehr schnell unterwegs, musste dann aber kurz vor Klix aussenzulanden. Wie kam es dazu? Die Aufgabe war eine AAT, welche zuerst Rich-



Die topfebene Landschaft nördlich von Klix. Durch den sandigen Boden sind die thermischen Bedingungen sehr gut



tung Westen und dann nach Polen führte. Da aus Südwesten Cirren aufzogen, entschloss ich mich, den ersten Zylinder nur anzukratzen und den zweiten Zylinder so weit wie nötig auszufliegen. Nach der letzten Wende hatte ich teilweise noch sehr

gutes Steigen (bis 5 m/s integriert) – und den McCready prompt ein wenig zu optimistisch eingestellt womit ich mich ins Aussenladefeld ritt.

Als ob das alleine nicht schon ärgerlich genug wäre, hatte ich auf



Das Kraftwerk Boxberg mit der Kohlemine und einem Baggersee in der Nähe





...und wer keinen Aufwind findet, findet wenigstens einen imposanten Acker – grösser als der ganze Flugplatz Klix



dem Weg mehrere Aufwinde, die ich, obwohl sie gar nicht schlecht waren, einfach liegen liess, in der Hoffnung, dass die Wolke weiter vorne bestimmt besseres Steigen bringt. Mike hat die Aufgabe besser gelöst, war jedoch ca. 10 km/h langsamer als ich bis zu meiner Landung in der Wiese. Dafür parkte Mike den Flieger in Klix, was Punktemässig viel wertvoller ist.

Für den vierten Tag waren schwierige Bedingungen prognostiziert, aber dennoch fliegbar. Dieser Flug ist eigentlich schnell erzählt. Ich bin relativ langsam vorwärts geflogen, musste dann aber aufgrund von Abschattung wieder aussenlanden. Das Schöne daran war diesmal, dass mein Acker grösser als der Flugplatz Klix war und man theoretisch in 360° darauf landen könnte. Mike erreichte noch den ersten Wendepunkt, suchte sich dann aber auf dem Weg zum zweiten Sektor ebenfalls einen Acker. Die beiden Schnellsten (die Belgier) flogen beinahe 300 km mit einem 86er Schnitt...

Nach zwei Tagen Pause, konnte endlich wieder geflogen werden. Der Tag wurde aber schliesslich nicht gewertet, da nicht genügend Piloten über die Minimum-Distanz geflogen sind. Nur zwei Piloten konnten die Aufgabe erfüllen, der Rest sass im Acker...

Am letzten Wertungstag waren die Wetterbedingungen wieder gut, weshalb auch ein 350-km-Racing Task ausgeschrieben wurde. Das Wetter war dann sogar teilweise sehr gut. Über die ersten 130 km der Aufgabe hatte ich einen Schnitt von 125km/h!

Bei der zweiten Wende in Polen verschlechterten sich die Bedingungen wieder ein wenig, sodass ich Zeit verlor und dann auch noch für den Endanflug keine optimale Route gewählt habe. Schlussendlich beendete ich die Aufgabe mit einem Schnitt von 101 km/h. Mike kam mit einem Schnitt von 93 km/h nach Hause. Der letzte Tag wurde leider aufgrund des Wetters direkt nach dem Briefing neutralisiert.

Guter Abschluss

Da wir nicht vorhatten, das AC/DC-Konzert in Dresden zu besuchen, beschlossen wir, schon vor der Siegerehrung abzureisen und so weit wie möglich Richtung Schweiz zu fahren. Schlussendlich kamen wir bis Ulm, wo wir übernachteten. Am nächsten Tag waren wir neun Uhr morgens in Schänis auf dem Flugplatz. Das Wetter an diesem Tag sah recht gut aus, also machte ich noch einen Flug auf die Schwäbische Alb, wieder bis Ulm und zurück.

Fazit

Auch wenn ich punktemässig im Mittelfeld gelandet bin, bin ich sehr zufrieden mit meinem Resultat. Eine Aussenlandung – die mich sehr viele Punkte gekostet hat – wäre zu vermeiden gewesen. Das Fliegen in diesem Gebiet, wo es nicht einmal Hügel hat, ist eine starke Umstellung zur Alpenfliegerei. Er braucht schon eine gewisse Zeit, bis man sich daran gewöhnt hat.

