



Zwei Mal rund um Berlin

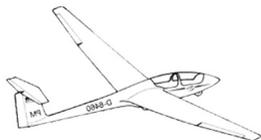
Nachdem der Wettbewerb in Borkenberge mehr oder weniger ins Wasser gefallen war, galt es, die nagelneue 4K (unseren privaten Discus-2cT) in Klix einmal richtig auszufliegen und das am besten bei Hammerwetter!

Berlin, die erste:

Am 29.07. dann waren die Wettervorhersagen so gut, dass Edgar und ich im Teamflug Berlin umrunden wollten. Für mich sollte es der erste richtige Überlandflug werden, den ich mit der 4K in der 18 m-Konfiguration machen sollte. Also den Flieger morgens mit 80 l Wasser betankt, an den Start geschoben und um kurz vor 11 Uhr aus der Winde gestartet, nachdem wir den ersten Cumulus gesichtet hatten. Für mich war das schon neu. Die Bärte waren schwach, wir waren schwer und die Basis war nicht höher als 700m über Grund, so dass ein vorsichtiger Flugstil zu wählen war. Wir bastelten uns Richtung Fläming, wo die Basis dann minütlich anzusteigen schien und die Bärte stärker wurden. Die Wolken wurden zuverlässiger und das Steigen konnte man fast immer an derselben Stelle unter den Cumuli finden, so dass wir dem Discus ordentlich die Sporen gaben. Unsere erste Wende war Stendal, die rund 240 km nordwestlich von Klix entfernt ist. Diese umrundeten wir dann um kurz nach 13 Uhr. Wir hatten also einen Schnitt, der knapp unter 100 km/h lag. Das war gut, wenn man bedenkt, dass wir morgens recht vorsichtig

fliegen mussten. Der zweite Schenkel verlief dann ähnlich schnell wie der erste. Mit einem Schnitt von wieder fast 100 km/h flogen wir unsere zweite Wende Crussow an. Das ist ein UL-Landeplatz, der aus der Luft kaum von einer Wiese zu unterscheiden ist. Als diese schließlich umrundet war, hieß es nur noch nach Hause kommen. Spannend wurde es nochmal kurz vor Schluss, denn der Wetterbericht hatte ein frühes Thermikende vorausgesagt. Ab Eisenhüttenstadt wurden die Bärte dann plötzlich schwächer. Hier mussten wir dann das Wasser rauswerfen, um die letzten Bärte bis nach oben auskurbeln zu können. In der Umgebung rund um Cottbus fehlte uns nur noch ein Endanflugbart. Enttäuschenderweise fanden wir diesen nicht über dem gigantischen Kohlekraftwerk, das bei Cottbus steht. Aus dessen neun Kühltürmen blubberte lediglich ein Nullschieber. Unsere restliche Höhe ergatterten wir uns dann über Cottbus





SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST



Zwei Mal rund um Berlin



City. Von dort aus konnten wir in Ruhe Klix entgegenfliegen, wo Edgar und ich noch genug Reserven für einen Überflug in Formation hatten. Begrüßt wurden wir dann mit einem kühlen Bier. Perfekt! Mein erstes 600er FAI Dreieck hatte ich geschafft!

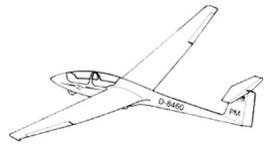
Berlin, die zweite:

Am 31.07., nach einem erholsamen Tag am Boden, sollte es noch besser kommen! Schon am Abend zuvor wurde das ganze Lager durch den guten Wetterbericht nervös gemacht. Da der Teamflug mit Edgar gut geklappt hatte, wollten wir den nächsten Flug wieder gemeinsam planen und durchführen. Der Wetterbericht war noch optimistischer geworden. Wenn dieser schon 'ne Schuppe drauf legte, mussten wir das auch, dachten wir uns und planten die 700 km-Marke zu knacken. Die Strecke kannten wir ja jetzt. Also morgens schnell die 4K fertig gemacht. Noch mehr Wasser getankt und nach dem Frühstück bzw. Briefing zum Start. Jetzt warteten wir auf die

Cumuli. Diese ließen allerdings noch recht lange auf sich warten und um keine Zeit zu verlieren, mussten wir im Blauen starten. Nach dem Start an der Winde noch kurz den Turbo (einen ausfahrbaren Motor) gezogen um auf 1000 m über den Platz zu steigen und dann los. Ins Blaue. Die Luft war noch sehr ruhig und man konnte noch keine Cumuli sehen. Kurz vor Nardt dann das erste Steigen! Obwohl es noch früh war und wir 100 l Wasser in den Flächen hatten, ging dieser schon mit 2 m/s. Jetzt wussten wir, dass es ein guter Tag werden würde. Zu Anfang war es nicht einfach, das Steigen im Blauen zu finden. Erst am Fläming konnten wir uns dann im Schatten in den Aufwind hängen. Jetzt hieß es Gas geben, denn wir hatten noch viel vor uns. Unsere erste Wende war Lüchow. Diese lag 300 km nordwestlich von Klix. Als wir auf dem Weg dorthin Stendal erreichten, mussten wir feststellen, dass wir ca. 30 min. später dran waren als am Tag zuvor. Also abkürzen? Nördlich bzw. östlich von Berlin war das nicht mehr möglich! Wir entschieden uns nicht abzukürzen und weiterzufliegen. Um 14:40 Uhr erreichten wir Lüchow. Da der Wetterbericht das Thermikende gegen 19 Uhr voraussagte, blieben uns also noch gute vier Stunden für 400 km. Ich war mir nicht ganz sicher, ob wir das schaffen würden, denn bis Lüchow hatten wir nur einen Schnitt von 85 km/h erfliegen können

SEGELFLUGPOST

TELGTER SEGELFLUGPOST



Zwei Mal rund um Berlin



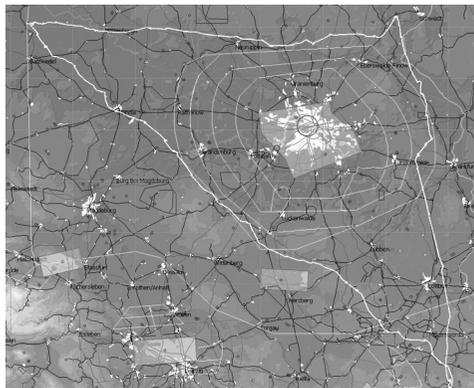
und die Basis war jetzt zur besten Tageszeit bei maximal 1600 m - das waren fast 400 m weniger als bei der ersten Berlinumrundung. Die zweite Wende lag wieder bei dem 200 km entfernten Crussow, dem UL-Landeplatz kurz vor Polen. Bis dahin verlief unser Flug eigentlich problemlos. Wir hatten keine Absitzer und waren schnell unterwegs. Crussow erreichten wir um 16:40 Uhr. Wir hatten uns also auf dem zweiten Schenkel einen Schnitt von 100 km/h erflogen. Da wir wieder in Reichweite des Funks der anderen waren, konnten wir hören, dass diejenigen die nicht mehr weit von Klix waren, nur noch im schwachen Steigen unter einer schnell heranziehenden Abschirmung kurbelten und Probleme hatten, nach Hause zu kommen. Das war nicht gut für uns. Wir hatten noch 200 km auf Klix und laut Vorhersage sollte die Abschirmung erst nach unserer Landung um 19 Uhr Klix erreichen. Beruhigend ist es, wenn man einen Turbo im Nacken hat, wirklich! Nördlich von Frankfurt an der Oder spürten wir dann den Einfluss der Abschirmung deutlich. Die Einstrahlung der Sonne verringerte sich und wir schmissen das Wasser raus. Zwischen Fürstenwalde und Frankfurt sahen wir dann den ersten Außenlander auf dem Acker, wo wir uns dann noch einmal im schwachen Steigen bis auf 1600 m schrauben konnten. Edgar und ich legten per Funk das weitere Vorgehen fest.



SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST

✈️ Zwei Mal rund um Berlin

Wir entschieden uns, die Höhe abzugleiten und dann den Turbo zu ziehen. So wie es aussah, war das 700er zum Scheitern verurteilt. Noch sehr weit weg sahen wir das Kraftwerk Cottbus, dessen Kondenzen durchgehend bis nach oben stiegen und dort einen Cumulus bildeten. Um Motorlaufzeit bzw. Sprit zu sparen, flogen wir das Kraftwerk an, um in dessen Aufwind schneller zu steigen. Die Luftmasse durch die wir jetzt glitten, war komplett tot. Wir wählten die Geschwindigkeit mit dem geringsten Sinken und glitten dem Kraftwerk entgegen, bis uns klar wurde, dass wir dieses noch ohne Motor erreichen könnten! Kurz vorher sah ich, wie sechs von den neun Kühltürmen alles gaben. Wir zurrten unsere Gurte noch mal richtig fest und stellten sicher, dass sonst nichts durch die Haube fliegen könnte. Mit erhöhter Fahrt sind wir in den Bart eingestiegen. Am Höhenmesser konnte man deutlich sehen, wie wir Höhe gewannen. Das empfindliche Stauscheibenvario war nicht mehr zu gebrauchen. Das zweitgrößte Kraftwerk Deutschlands (3000 Megawatt) blies uns nach oben. Anscheinend hatten die da unten den Ofen richtig an! Deutlich markierten uns die Fetzen in der Mitte (die noch schneller stiegen als wir) den kräftigen Aufwind. Gemeinsam stiegen wir mit 5,9 m/s integriert. Als uns das Kraftwerk oben ausspuckte, zeigte der Endanflugrechner 200 m



über Gleitpfad auf Klix an! Wir hatten es geschafft! Nach über 8 Stunden Flug beendete ich mit Edgar zusammen mein erstes 700er-FAI-Dreieck wieder mit einem kühlen Bier nach der Landung in Klix.

Fazit:

Obwohl das Wetter während unseres Aufenthaltes in Klix gut war und wir fast jeden Tag viele Flüge absolvieren konnten, war es nicht perfekt. Wenn man bedenkt, dass die Thermik meist gegen 18 Uhr zu Ende ging und die Basis bei unseren Flügen nicht sehr hoch war, haben wir es mit Hilfe des Kohlekraftwerkes trotzdem geschafft, die 700 km zu überbieten. Das lässt Spielraum für noch größere Strecken und höhere Schnittgeschwindigkeiten bei richtig gutem Wetter! Ich freue mich auf das Fliegerlager 2010 in Klix!

Tim Krampe