



DM Junioren in Musbach 2010

Mit dem dritten Platz auf dem Qualifikationswettbewerb 2009 in Borkenberge konnte ich mich für die Deutschen Meisterschaften der Junioren 2010 in der Standardklasse qualifizieren. Diese fand vom 8. bis zum 20. August in Freudenstadt-Musbach statt und nannte sich Black Forest Glide.



Da wir ja gerade von Roitzschjora kamen, musste ich mich erst einmal umgewöhnen. Ich tauschte das Flachland mit seinen großen Äckern gegen den bergigen Schwarzwald mit nur wenigen Außenlandemöglichkeiten ein. Den Flugplatz, der sehr klein, uneben und feucht war, teilte ich mir mit 75 Piloten in zwei Klassen. Darunter waren sechs Frauen und 15 ausländische Gäste aus neun Nationen.

Den offiziellen Trainingstag nutzte ich, um mir die Gegend von oben anzuschauen. Es herrschte Hochdruckwetter und die Wettbewerbsleitung stellte eine 2,5 Stunden AAT mit den Wenden Langenbrand, Villingen und Grafeneck. Ich konnte mir also den gesamten Schwarzwald anschauen und machte noch einen Schlenker über die Schwäbische Alb, deren Gefilde ich ja noch von den Übersberg- und Farrenberg-wettbewerben her kannte. Der Schwarzwald jedoch war neu für mich. Der Trainingstag machte Spaß und ich beendete die Aufgabe mit einem Schnitt von über 100 km/h und Platz 9 von insgesamt 35 Piloten in meiner Klasse. Dies sollte der schönste und schnellste Flug des Wettbewerbs bleiben.

Am Abend wurde dann der Wettbewerb offiziell eröffnet und alle wichtigen Personen wie Bürgermeister, Präsidenten und Vorsitzende hielten Reden.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



DM Junioren in Musbach 2010

Wichtig war das Briefing, denn hier wurden nochmals alle relevanten Regeln besprochen. Des Weiteren hielt Nationalmannschaftsmitglied Michael Buchthal einen Vortrag über das Außenlanden im Schwarzwald. Er präsentierte uns einen Katalog mit den wichtigsten Außenlandefeldern mit aktuellen Fotos, die er in den Wochen vor dem Wettbewerb gemacht hatte. Dieser war sehr beeindruckend und spätestens jetzt wurde jedem der Teilnehmer klar, dass das nicht einfach werden würde. Es gab zwei Arten von

Außenlandefeldern. Die Überlebbareren mit garantiertem Flugzeugschaden und diejenigen Felder, wo auch das Flugzeug heile bleiben würde, falls man das Feld dann auch richtig anfliegt. Zu diesem Zeitpunkt dachte ich noch, dass die Wettbewerbsleitung uns bei kritischem Wetter nicht in solche Gegenden schicken wird. Na-ja, falsch gedacht!



KETTEN **KONTOR** OSNABRÜCK

Antriebstechnik GmbH & Co. KG



Höhenweg 26
49170 Hagen a.T.W.
Tel. 0 54 01-83 88 99
Fax 0 54 01-83 88 97
Fax 0 54 01-99 918
info@ketten-kontor.de



DM Junioren in Musbach 2010

Des Weiteren war ich ein wenig enttäuscht, erst jetzt von dem Katalog erfahren zu haben, denn diesen hätte ich mir gerne ausgedruckt und im Flug dabei gehabt. Wenigstens konnte ich mir die Datei in den PDA spielen. Pünktlich zum Beginn des ersten Tages des Wettbewerbs stellte sich die Wetterlage bestimmend um. Wie fast immer, wenn das Wetter schlecht ist und die Wettbewerbs-leitung nicht weiß, wo es gut wird, stellt sie einfach eine AAT und schaut dann zu, was die Piloten draus machen. So war es auch an diesem Tag. Unter grauem Him-mel bildeten sich einige Cumulis, die ein Obenbleiben ermöglichten. Da die Standardklasse aufgrund des Platzes immer von hinten starten musste, war das Wetter auch schon wieder schlechter geworden, als ich dann endlich dran war. In einem großen Pulk konnte ich mich dann doch noch bis auf ca. 1100 m über Grund schrauben, um dann die Höhe abzugleiten. Mehr war wirklich nicht drin, denn das gute Wetter zog zu schnell weiter. Die meisten von uns landeten in Winzeln auf dem Flugplatz. Ich konnte mich in der Nähe weitere 45

min in 300 m GND halten und musste dazu einen Kurbelstil anwenden, der Feingewinde genannt wird. In dieser Situation musste ich an Theo denken, dessen Königsdisziplin es ist, sanfte Aufwinde auszulutschen und diese Technik in Perfektion beherrscht.



Später wurde mir klar, dass kein Wertungstag zustande kommen würde und somit zündete ich den Turbo und flog zurück nach Musbach. Als ich landete sah ich nur noch ein paar Anhänger am Flugplatz stehen und es stellte sich später heraus, dass nur ein Pilot die Aufgabe der Standardklasse gemeistert hat. Lediglich vier Piloten schafften es über 100 km.





DM Junioren in Musbach 2010

Nach einem Tag Pause (bedingt durch feuchte Kaltluft und viel Regen in der Nacht) konnten wir am 13. August die Rückseite eines Tiefs ausnutzen. Unsere Tagesaufgabe war eine Racing Task über 321 km, die uns erst in den südlichen Schwarzwald führen sollte und dann wieder an Musbach vorbei in den Norden. Wenden mussten wir südlich des Odenwaldes, um schließlich wieder zurück über das thermisch schlechtere Gebiet bei Sinsheim nach Musbach zu fliegen. Nach meinem Abflug an diesem Tag verlief mein Flug im Prinzip recht gut. Ich konnte auf dem ersten Schenkel in den südlichen Schwarzwald gut Tempo machen und auch der Flug in den Norden zur Wende südlich des Odenwaldes verlief ohne großartige Probleme. Schwierig wurde es dann wieder als ich von Norden her in den Schwarzwald einsteigen musste. Da es in der Nacht zuvor noch sehr viel geregnet hatte, machten sich dort dicke Wolken breit und verhinderten eine gute Einstrahlung. Außerdem war die Basis um einige 100 m abgesunken. Ich flog unter einer dunklen Wolkenstraße, die

genau in Richtung Flugplatz führte. Allerdings zog diese nicht mehr. Die Aussichten sahen düster aus, zumal ich nicht mehr höher als 500 m über Grund war und unter mir nichts als Wald. Einer meiner Kollegen mit dem ich lockeren, informellen Teamflug praktizierte, meldete mir, dass er die letzten Kilometer im Geradeausflug absolvieren konnte und dabei auch noch stieg. Ich stattdessen war 10 min später dran und wurde jetzt auch noch teilweise nass, da die Wolkenstraße über mir zusammenbrach. Letztendlich fehlte die Höhe, um den Pflichtwendepunkt 3 km südlich des Platzes zu erreichen. Mir gelang es lediglich mit drei weiteren Piloten und einer Höhenreserve von 70 m, eine relativ spektakuläre Platzüberquerung durchzuführen, um dann bergauf landen zu können. An diesem Tag kamen nur 50% der Piloten aus der Standardklasse zurück nach Musbach. Ich platzierte mich im Mittelfeld und war froh, es überhaupt so weit geschafft zu haben.





DM Junioren in Musbach 2010

Am folgenden Samstag, dem 14. August, war unser Meteorologe Bernd Fischer von Wetter-Jetzt sehr skeptisch was das Wetter anging. Obwohl Wetter-Jetzt in Punkto Wetterprognosen manchmal total danebenliegt, kann man sich auf Bernd gut verlassen, denn er weiß ganz genau, wann man dem Wetterprogramm mit dessen Karten glauben kann und wann nicht. Die Wettbewerbsleitung hörte nicht auf ihren Meteorologen und wollte uns erst einmal um Stuttgart schicken. Als wir dann zu Mittag alle in der Startaufstellung standen, gab es eine neue Aufgabe, die immer noch sehr optimistisch schien.



Dieser Tag sollte sich mal wieder als Plastikweitwurf herausstellen. Man schickte uns bei niedriger Basis in den hohen Schwarzwald, was einem Piloten zum Verhängnis wurde. Dieser musste

in einem der Täler landen und machte dabei seine LS8 kaputt. Ihm selbst passierte zum Glück nichts! Ich war froh, als ich den Schwarzwaldteil passieren und jetzt Richtung Alb weiterfliegen konnte. Aber auch hier ging es im Tiefflug weiter, so dass ich es nicht schaffte, auf die Alb zu kommen. Zu diesem Zeitpunkt stellte sich eine Nordwestbrise ein und einige aus meiner Klasse setzten den Flug an der Hangkante der Alb fort. Mein Problem war es, dass der Wendepunkt (Grabenstetten) auf der Alb lag und ich es nicht bis dort oben schaffte. Mittlerweile verhinderte eine dicke Abschirmung, die Bernd morgens genau so vorausgesagt hatte, sämtliche Thermikaktivitäten. Nach 130 km in der Nähe der Hahnweide zündete ich mal wieder den Turbo und ratterte zurück. Auch an diesem Tag schaffte es kein Pilot der Standardklasse, die Aufgabe erfolgreich zu beenden, was mächtig auf die Stimmung schlug.





DM Junioren in Musbach 2010

Eine Wertung kam trotzdem zu Stande und ich platzierte mich mal wieder im Mittelfeld.



Ich vertrieb mir die Zeit mit einem Besuch in Frankreich mit meinen Eltern, dem örtlichen Kino und dem warmen Hallenbad mit Dampfsauna.

Am 19. August war es dann endlich wieder soweit. Wir durften wieder fliegen. Flug-gebiet war das Rheintal und der Kraichgau, da der Süden weiter unter ausbreitenden Wolken lag. Tagesaufgabe war mal wieder eine AAT von mindestens 208 km. Die Basis war über dem Schwarzwald mit 650 m über Grund nicht sehr hoch und zudem war die Sicht sehr bescheiden. Vor lauter Feuchtigkeit war es so dunstig, dass man Wolken erst erkennen konnte, als man schon fast drunter war. Eine optimale Flugwegauswahl war nicht

möglich und somit war es wie so oft beim Segelfliegen mehr oder weniger Glückssache, eine gute Linie zu fliegen. An diesem Tag flog ich die meiste Zeit allein und zog mein eigenes Ding durch, was mit dem 13. Platz belohnt wurde. Immerhin war ich unter denjenigen, die es wieder nach Musbach schafften. 16 Piloten aus meiner Klasse gelang das nicht!

Der letzte Tag des Wettbewerbes war der chaotischste überhaupt. Das Wetter war mal wieder sehr durchwachsen. Auch Bernd war wieder skeptisch. Die Wettbewerbsleitung hingegen nicht. Nachdem die Startbereitschaft diverse Male nach hinten ver-schoben worden war und ich mittlerweile die C Aufgabe programmiert hatte, fing man an, die Clubklasse nach oben zu schleppen, da sich einige Cumulis in sehr niedriger Höhe bildeten. Als nun die Hälfte der Clubklasse oben war, mussten die ersten 10 Clubbis auch schon wieder landen. Dies hatte zur Folge, dass der Schleppbetrieb unterbrochen wurde.





DM Junioren in Musbach 2010

Jetzt entschied man, die Clubbis, die ja vor der Standardklasse stand, schnellstmöglich zur Seite zu schieben, um der Standardklasse den Vorrang zu gewähren, da wir noch einen Wertungstag brauchten um die Meisterschaft gültig zu machen. Dass dabei keine Schachtelschäden entstanden, wundert mich noch heute! Als dann mal eben die 40 Flieger zur Seite geschoben waren, wurden wir geschleppt. Dazu muss man sagen, dass es in Musbach an diesem Tag keinen einheitlichen Ausklinkpunkt gab. Damit wollte man ein weiteres Absaufen der Teilnehmer verhindern. Hätte man uns nicht unter eine Wolke geschleppt, wären wir wohlmöglich nicht oben geblieben. Des Weiteren hatte dies zur Folge, dass ich beinahe von einer anderen Schleppmaschine, die sich im Sinkflug befand, abgeschossen wurde. Ich wurde selbst gerade hochgezogen und befand mich hinter meinem Schleppflugzeug als mein Flarm wie wild Alarm schlug. Dadurch konnte ich die sich von vorne links oben nähernde Schleppmaschine schnell sichten. Das Schleppflugzeug näherte sich so rasch,

dass ich nicht über Funk warnen konnte und in 250 m ausklinken, die Klappen ziehen und nach schräg unten ausweichen musste. Ich war bisher einem anderen Flugzeug in der Luft noch nie so nahe gekommen! Bei dem Ausweichmanöver habe ich mit hochgezogenen Schultern damit gerechnet, dass es knallen würde. Zum Glück war das nicht der Fall! Als sich die Situation bereinigte sah ich meine Schleppmaschine, wie auch die Schleppmaschine mit der ich beinahe kollidierte, ohne Kurskorrekturen weiterfliegen.



Daher muss ich davon ausgehen, dass beide Schlepppiloten trotz Flarm nichts davon mitbekommen haben.





DM Junioren in Musbach 2010

Nach diesem Vorfall beschloss ich den Tag für mich zu streichen, zumindest wettbewerbsmäßig. Ich zündete den Turbo und machte erst einmal Höhe um nicht landen zu müssen und mich von dem Schock zu erholen. Letztendlich machte ich noch einen gemütlichen Flug, um dann sicher in Musbach zu landen. Danach setzte ich die Wettbewerbsleitung von dem Vorfall in Kenntnis. Ich äußerte auch Kritik daran, dass man an diesem Tag die Segelflieger in alle Himmelsrichtungen geschleppt hatte und sprach mich für eine geregelte „Schlepprunde“ mit definierter Ausklinkzone aus. Eine Aussprache mit den beteiligten Schlepppiloten, wie ich es mir wünschte, kam nicht zu Stande, da diese von Flugplätzen aus der Umgebung kamen und schon zurückgefliegen waren. Ich kann nur hoffen, dass meine Kritik bei den Weltmeisterschaften der Junioren, die 2011 auch in Musbach stattfinden werden, Berücksichtigung finden wird. In der Gesamtwertung konnte ich den Wettbewerb mit dem 20. Platz abschließen. Aufgrund dessen, dass das mein erster Wettbewerb im

Schwarzwald war und die geographischen Verhältnisse fliegerisch einiges abverlangen, bin ich sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Das Wetter hätte wirklich besser sein können, aber damit hatten wir ja letzte Saison generell ein wenig Pech. Zum Wettbewerb selbst und wie er veranstaltet wurde, muss ich sagen, dass ich schon an besseren bzw. sichereren teilgenommen habe. Und wer das Geschehen im Internet außerhalb der Wettbewerbshomepage auf privaten Blogs oder im OLC Pilotenkommentare gelesen hat, der weiß, dass ich nicht der einzige bin, der das so sieht und kann feststellen, dass dort weitaus schärfere Kritik von Piloten, die in meinem Alter über 2000 Stunden Segelflugerfahrung haben, ausgeübt worden ist. Auf jeden Fall habe ich in dieser Zeit eine Menge Erfahrungen sammeln können und hoffe, daraus gelernt zu haben. Abschließend möchte ich mich an dieser Stelle noch mal herzlich bei meinen Eltern bedanken, die mich während des Wettbewerbes in allen Bereichen unterstützt haben!

Tim Krampe