

## Klippeneck Segelflug Wettbewerb 2009



Nachdem unser erster Fliegerurlaub in diesem Jahr auf dem Feuerstein leider durch ungeplante berufliche Ereignisse unterbrochen wurde, sollte es Ende Juli nun zu meinem ersten Wettbewerb in der 18m-Klasse auf dem Klippeneck gehen.

Die Wochen vor dem Wettbewerb wurden eifrig dafür genutzt unsere schöne ASW 28-18 noch in einen besseren Wettbewerbszustand zu versetzen. So wurde das FLARM zu einem Zweitlogger umgebaut, eine dritte Batterie zur zusätzlichen Stromversorgung und als Gewichtsausgleich für das Seiteruder gekauft, elektrische Mückenputzer eingebaut und zu guter letzt noch Allwetterbezüge von Clouddancer angeschafft, damit das Flugzeug bei gutem Wetter nicht jeden Tag abgerüstet werden muss.

Endlich war es soweit und wir (Elke und ich) fuhren am 29.07. nach dem vorzeitigen Arbeitsende gegen 15.00 Uhr los in Richtung Süden. Zur weiteren Unterstützung hatten wir unseren Fliegerfreund Hannes von meinem alten Verein in Hannover dabei, der vor einiger Zeit seine aktive Fliegerphase beendet hat und nun als Mannschaft unverzichtbar ist. Er war bereits morgens zum Klippeneck aufgebrochen. Mitten in der Nacht kamen wir dann an dem aus der Ferne gebuchten Gasthof an und wurden von Hannes empfangen.

Nach einem ausgiebigen Frühstück am kommenden Morgen sind wir dann zum Flugplatz hochgefahren, um die örtlichen Gegebenheiten in Augenschein zu nehmen. Uns erwartete ein riesiges Gelände und für jeden Anhänger gab es einen eigenen Stellplatz mit so viel Platz zum Nachbarn, dass die Flugzeuge aufgebaut stehen konnten und trotzdem niemand auch für den weiteren Transport gestört werden konnte. Schnell war wieder klar, dass das Wettbewerbsteam hier die Sache nicht zum ersten Mal ausrichtet (es war ja immerhin die 41. Auflage dieses Wettbewerbsklassikers) und es sehr professionell zugehen würde. Bei einem Kaffee auf der Aussichtsterrasse vom Hotel Klippeneck (direkt am Flugplatz) genossen wir den Talblick in Richtung Schwarzwald und bauten anschließend in aller Ruhe die ASW 28 auf. Die mitgebrachten Faltkanister für den Wasserballast wurden gefüllt, die Allwetterbezüge aufgezo-gen und dann wurde das Ganze Paket noch gut gesichert und verzurrt. Kaum zu glauben, aber die „48“ war einsatzbereit und das ohne Stress und Hektik – so soll es sein! Abends folgte dann die Dokumentenkontrolle und das Eröffnungsbriefing, in dem alle wichtigen Punkte zum Flugplatz und zum Wettbewerb vorgestellt wurden. Allein bei mir in der 18m-Klasse sollten wir jetzt 25 Teilnehmer sein. Leider wurde uns auch mitgeteilt, dass wir entgegen der Ausschreibung in unserer Klasse nun doch ohne eine Handicapwertung fliegen sollten. Das war für all diejenigen ein Schlag, die wie ich mit einem 18m-Flugzeug ohne Wölbklappen gekommen waren, da der Handicapfaktor schließlich den Leistungsunterschied zwischen den doch recht unterschiedlichen Flugzeugen (immerhin hätte ich einen Bonus von 6 % bekommen) ausgleichen sollte. Naja - das wird ja spannend – dach-

te ich und hörte noch die Wettervorhersage für den kommenden 1. Wettbewerbstag. Das gesamte Team fieberte wohl ab jetzt dem 1. Wertungstag entgegen.

### **1. Wertungstag – Samstag, 01.08.2009**

Bereits am Morgen war klar das es heute einen Wertungstag geben sollte. Vor dem täglichen Briefing um 10.00 Uhr machten wir die ASW 28 startklar, d.h. Allwetterbezüge abnehmen, Wasser tanken (täglich zwischen 80 – 120 Liter), Batterien einbauen und dann das Flugzeug zur ausgegebene Startposition bringen. Genau ausgerichtet nach der vergebenen Startposition im Starterfeld von rund 90 Flugzeugen. An diesem 1. Tag sollte ich dann auch gleich als „erste Starter“ des gesamten Feldes an den Himmel kommen.

Nach dem ausführlichen Wetterbriefing wurden den jeweiligen Wettbewerbsklassen (4 Stk.) ihre Tagesaufgaben mitgeteilt. Am heutigen Tag mussten im Vorfeld einer heranziehenden Front mit zunehmender Zufuhr von Warmluft aus SW rechnen, was uns Blauthermik bescheren sollte. Als Aufgabe erhielten wir eine Assigned Area Task (AAT) mit einem Wendebereich von 40 km um den Wendepunkt TV Sender Rauhe Wanne. Nachdem die morgendlichen Abschirmungsfelder abgezogen waren erfolgte der Start unserer Wettbewerbsklasse dann um 12.30 Uhr.



Nach dem ausklinken war schnell festzustellen, dass die Bedingungen doch sehr mäßig waren. Die Arbeitshöhe war mit 800 m über dem Klippeneck nicht sehr hoch und auch die Steigwerte waren mit 0,7 – 1,2 m/s typisch für die Warmluft. Entlang unserer Abfluglinie entzerrte es sich unsere Klasse und auch nach Öffnung der Abfluglinie wollte keiner so richtig los. Alle hofften auf eine Besserung der Abflugbedingungen, allerdings war unser Abflugfenster auf 1 Stunde begrenzt, so dass danach eh die Zeit laufen würde. Meine Taktik war ziemlich zum Ende dieser Stunde aus optimaler Höhe abzufliegen, doch leider sollte es anders kommen, denn irgendwie war der Wurm drin und ich kam immer tiefer. 10 Minuten vor Ende des Abflugfensters fand ich mich in 250 m Höhe in der Platzrunde wieder. Da opferte sich ein gefiederter Kamerad und zeigte mir einen Aufwind, so dass ich endlich mit 1,2 m/s wieder steigen konnte. Da die Zeit ab jetzt lief flog ich in 700 m über Platz ab und entsprechend war auch meine Laune. Von meiner Klasse war keiner mehr zu sehen und ich dachte an meinen verstorbenen Landestrainer Horst Schlüter der uns den optimalen Abflug bestimmt anders beigebracht hatte. Naja, das kann ja heute was werden dachte ich und flog mit leichtem Rückenwind auf Kurs in Richtung unseres Wendepunktes.

Östlich von Albstadt zog ich den ersten Aufwind mit zerrissenen 1,4 m/s noch einmal auf 1.700 m NN. Weiter ging es mit dem leicht fallenden Gelände der Schwäbischen Alb in Richtung Münsingen. Noch einmal konnte ich unterwegs 300 Höhenmeter mitnehmen, doch bereits an dieser Stelle stand fest, dass es heute darauf ankommen würde wieder nach Hause zu kommen. Bei dieser Fliegerei zeigte die ASW 28-18 auch schon ihre Gleitflugqualitäten. Bisher immer 15 m Flugzeuge gewohnt war diese Leistungsplus sehr beruhigend. Bei Vorfluggeschwindigkeiten bis maximal 140 km/h ging es über Laichingen weiter nach Oppingen. Mein Ziel war die Gegend von Aalen, in der ich dann wenden wollte, doch je weiter es ging, desto niedriger geringer wurde meine Arbeitshöhe. Immer wieder blubberte

die Blauthermik doch richtig rauf ging es hier nirgendwo. Selbst die mir bekannten Thermikecken bei Heidenheim wollten es nicht tun.

Nach genau 1 ½ Flugstunden befand ich mich südlich vom Flugplatz Neresheim in 300 m über Grund. Da die letzten durchschnittlichen Steigwerte nur noch bei zerrissenen 0,7 m/s lagen es nun ums Überleben ging trennte ich mich von meinem Wasserballast. Bei leichtem Gegenwind und durch die zunehmende Warmluft schwächer werdender Thermik hatte ich jetzt noch 2 Stunden für den Rückflug zum Klippeneck. In schwachem Steigen konnte ich 300 m machen und richtete die Flugzeugnase in Richtung Heimat. Kurz vor Heidenheim fand ich einen Aufwind, der mich mit rund 1,0 m/s endlich mal wieder ein Stockwerk höher brachte. 900 m über Grund zu fliegen war ich ja schon gar nicht mehr gewohnt und optimistisch ging es wie auf dem Hinweg über Gerstetten wieder südlich an Oppingen vorbei, wo noch einmal 1,1 m/s standen und maximal mitgenommen wurden. Vorsichtig ging es wieder an Münsingen vorbei in Richtung Albstadt. Immer wieder konnte ich einige Höhenmeter zwischendurch in schwachem Steigen mitnehmen und voraus konnte ich erstmalig seit dem Abflug einige andere Flugzeuge erkennen, welche alle in Richtung Klippeneck strebten. Über dem Wald nördlich des Flugplatzes Albstadt erkurbelte ich mir dann mit einer EB 28 und drei weiteren Flugzeugen die Endanflughöhe zum Klippeneck. Die Ziellinie überflog ich glücklich kurz nach Ablauf der Aufgabenzeit von 3 ½ Stunden.

In der Tageswertung lag ich - entgegen meiner Befürchtungen - mit 265,2 km Flugstrecke und einer Geschwindigkeit von 70,9 km/h auf dem 5. Tagesplatz. Ein Drittel meiner Klasse musste außen landen oder kam mit Motorhilfe wieder zurück.

## **2. Wertungstag – Dienstag, 04.08.2009**

Nach 2 neutralisierten Tagen zeigte sich das Wetter am heutigen Dienstag endlich wieder von der guten Seite. Dem entsprechend bekamen wir eine Tagesaufgabe mit einem 400,5 km Vieleck rund um Stuttgart aufgetragen. Um kurz vor 14.00 Uhr startete ich im F-Schlepp und bei 4/8 Cumulusbewölkung.



Die Basis lag bei knapp 2.000 m NN (d.h. 1.000 m über Grund) und Steigwerten lagen schon bei 1,5 bis 1,8 m/s. Schnell stand fest das heute nicht lange gepokert werden musste und so ging es für mich dann auch schon kurz nach Öffnung der Abfluglinie los. Dieses Mal waren auch tatsächlich einige meiner Klasse zu sehen und so konnte man immer mal wieder mit dem einen oder anderen zusammen kurbeln und seinen Flugweg überprüfen.

Auf dem Weg zum 1. Wendepunkt verbesserten sich die Steigwerte auf 2,3 bis 3,0 m/s, so dass es bei Vorfluggeschwindigkeiten von rund 160 km/h und der Ausnutzung von Aufreihungen flott vorwärts ging. Nach ca. 1 Stunde war Gerstetten erreicht und nun ging es weiter auf nördlichem Kurs nach Ingelfingen. An Aalen vorbei ging es von der Alb runter, was wie erwartet zu schwächerem Steigen und sinkender Basis führte. Hier konnte man auch erste Ausbreitungstendenzen feststellen. Nach einem Bart bei Schwäbisch Hall ging es im Direktflug zur Wende, die um 16.08 Uhr umrundet wurde. Im Pulk von ca. 10 Flugzeugen ging es nun zur 3. Wende nach Bretten am nördlichen Rand vom

Schwarzwald. Die Gleitstrecken wurden nun länger, aber trotz etwas schwierigem Auffinden der Steigzentren bei Heilbronn lag das Steigen immer noch über 2,0 m/s. Vorsicht war jedoch geboten um den Einstieg in das hohe Gelände vom Schwarzwald nach der Wende nicht zu verpassen. Um kurz nach 17.00 Uhr wurde Bretten umrundet und nun ging es auf südlichem Kurs weiter nach Winzeln. Westlich von Pforzheim brachte ein guter Aufwind die nötige Einstiegshöhe für den Schwarzwald. Vorsicht war jetzt durch die Luftraumstruktur von Stuttgart geboten und auch die Wetteroptik war nicht mehr eindeutig. Dem entsprechend teilten sich hier auch die Flugwege unseres Pulks. Die einen versuchten ihr Glück auf dem Höhenrücken, die anderen blieben lieber im flacheren Ostteil. Wie sich herausstellte hatte keiner der Wege wirkliche Vorteile. Kurz nach 18.00 Uhr nahm ich die Wende Winzeln und flog zu einer verheißungsvollen Wolke südlich der Wende. Es fehlte nur noch ein Aufwind für die verbleibende Strecke von rund 40 km und da kam er dann auch, mit 2,5 m/s ging es auf 2.200 m NN. Mit 140 km/h ging es noch etwas vorsichtiger um den Pflichtpunkt Plettenberg herum, doch der gute Gleitpfad ermöglichte danach einen schneidigen Überflug der der Ziellinie am Klippeneck. Dieser wirklich interessante Flug um Stuttgart herum endete für mich mit einer Schnittgeschwindigkeit von 97,4 km/h, was für den 9 Platz in der Tageswertung reichte.

An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an Stefan Fromme (DM), der mir nach dem Ausfall gleich zweier Loggersysteme vor dem Start noch kurzerhand den Zanderrechner in letzter Sekunde programmierte.

### **3. Wertungstag – Mittwoch, 05.08.2009**

Nachdem wir am Abend zuvor noch gemeinsam mit lieben Helfern vom Klippeneck die Probleme mit der Elektrik unserer „48“ behoben haben, soll der heutige Flugtag mal ohne Probleme laufen. Da das Wetter ähnlich werden sollte wie gestern sah die Wettbewerbsleitung heute ein Vieleck um 3 Wendepunkte mit 424,9 km für uns vor.

Wie jeden Tag erfolgte unser Start wieder gegen Mittag, allerdings gab es heute deutlich weniger Wolken und auch die vorgefundene Arbeitshöhe mit anfänglich 700 m über dem Klippeneck war deutlich verbesserungswürdig. Rund eine Stunde später, die Basis und die Steigwerte von durchschnittlich 1,2 m/s hatten sich kaum verbessert, ging es vom südlichen Rand des Abflugsektors vorsichtig auf Kurs. Über Stetten hinweg ging es südlich der Kurslinie weiter, wo immer wieder einige Meter erkurbelt wurden. Bei Laichingen kam dann der erste Aufwind der über die 2 m/s eilte und sofort wurde die Vorfluggeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h erhöht. Die Optik war gut, nur die Basis war bisher nicht gestiegen. Gerstetten wurde nach einer guten Stunde erreicht und im kleinen Pulk ging es sofort weiter nach Ellwangen. Direkt über dem Flugplatz Schäfhalde ging es mit 2,5 – 3,1 m/s wieder an die Basis und von da direkt zur Wende.

Von Ellwangen aus lockten die Cumulanten den direkten Weg nach Eichstätt einzuschlagen und so ging es nördlich am Ries vorbei direkt auf die Kante der Alb wo auch wieder ein Bart stand. Um 15.40 Uhr wurde Eichstätt umrundet und von hier aus waren es jetzt noch 198 km zum Klippeneck zurück. Auf gleichem Kurs zurück erwischte unsere Gruppe einen guten Bart der uns erstmalig an diesem Tag auf knapp über 2.000 m NN brachte. Mit 170 km/h ging es dann an einer kleinen Aufreihung entlang bis Nördlingen und von dort nördlich an Aalen und Heidenheim vorbei. Die Optik bestätigte die schwächer werdenden Aufwinde und heute sollte es wohl tatsächlich mal ganz knapp an Stuttgart vorbei nach Hause gehen. Der Sektor Alb-Ost war geöffnet und so flog ich erstmals unter ständiger Beachtung der Sektoren- und Höhenbeschränkung über Geislingen zum Berneck und weiter Richtung Laichingen. Aufgrund der schwächeren Steigwerte reduzierte ich meine Vorfluggeschwindigkeiten jetzt wieder auf ca. 150 km/h. Wieder waren es die Wälder NO von Albstadt, die mir nach einigen Suchkreisen den Endanflugbart mit 2,1 m/s spendierten. Die Endanflüge mit diesen 18m-Flugzeugen sind jedes Mal ein Erlebnis. Mit 180 km/h ging es der Ziellinie vom Klippeneck entgegen, Wasser raus, Überflug und nach gut 4 Stunden war die Aufgabe geschafft. Mein 14. Tagesplatz bei einer Schnittgeschwindigkeit von 98,0 km/h zeigte, dass die Klappenflieger heute ihren Vorteil ausfliegen konnten. Trotzdem, es war ein schöner und interessanter Flug.

### **4. Wertungstag – Donnerstag, 06.08.2009**

Der heutige Flug sollte von der Aufgabe und dem Wetter her sehr ähnlich dem Vortag werden. Die Aufgabe war mit 398,8 km um 2 Wendepunkte zwar etwas kleiner, aber dafür stehen wir auch in der Startaufstellung weiter hinten. Um 12.50 Uhr war mein Schleppzug dran und gleich nach dem Ausklinken war klar, dass es wieder sehr zäh losgehen würde. Über Funk verständigte ich mich mit mei-

nem Freund Swen, der gerade auf der zeitgleich laufenden Deutschen Meisterschaft „nebenan“ in Mengen war. Er bestätigte mir meine Einschätzung und wir verabredeten einen netten Informationsaustausch. Nach gut einer Stunde Pokern flog ich in 750 m über dem Klippeneck los. Einzelne Dunstkapfen ließen die Aufwinde vermuten, doch bei Steigwerten von max. 1,2 m/s konnte es ja eigentlich nur besser werden. Auf bewährten Wegen ging es der 1. Wende in Aalen entgegen. Hier und da sah man mal ein Flugzeug, doch durch die Blauthermik gab es viele Wege und entsprechend war ich auch allein unterwegs. Immer wieder blubberte es, aber die richtigen Bärte ließen auf sich warten. Mit Vorfluggeschwindigkeiten um die 130 km/h flog ich vorsichtig und mit langen Gleitphasen weiter. Den ersten Aufwind mit 2,0 m/s fand ich dann in der Gegend von Oppingen. Aalen umrundete ich dann um 15.25 Uhr und flog den ersten Cumulanten direkt nördlich der Wende an, der mich mit Spitzenausschlägen von 4,2 m/s erstmalig auf 2.000 m NN – was für eine Wohltat ☺

In Richtung Eichstätt standen jetzt auch Cumulanten und so ging es mit erhöhter Vorfluggeschwindigkeit weiter. Nach und nach tauchten jetzt auch wieder einige Mitstreiter aus meiner Klasse auf. Ganz zuverlässig waren die Cumulanten leider nicht, so dass wir z.T. tiefer runterfliegen mussten als wir wollten. Kurz vor unserer 2. Wende zogen wir wieder 3,3 m/s und nun wurde der Himmel auch voller. Einige Doppelsitzer vom Klippeneck hatten hier ihre letzte Wende und auch die Teilnehmer der DM ließen sich sehen. Ein wirklich interessantes Schauspiel. Um kurz nach 16.00 Uhr war die Wende umrundet und es ging flott mit dem leichten Rückenwind auf Kurs zum Klippeneck. Nördlich an Donauwörth vorbei kurbelte der Pulk von Doppelsitzern, 18m und Offener Klasse dann gemeinsam auf halber Strecke nach Neresheim erneut an die Basis. Weiter ging es dann wieder in kleineren Gruppen bei fast blauem Himmel und abschwächender Thermik über Heidenheim, Oppingen, Übersberg, Farrenberg im Stuttgarter Sektor zum Klippeneck. Die Sicherheitshöhe für den Endanflug holte ich mir dann mit einigen 15m-Flugzeugen an der Albkante querab von Balingen. Um 18.05 ging ich über die Ziellinie und brachte einen 91,3 km/h Schnitt nach Hause.



Die Albexperten hatten heute einen guten Tag, so dass für mich nur der 14. Tagesplatz herauskam, aber was soll's.

### **5. Wertungstag – Freitag, 07.08.2009**

Den Wetterprognosen nach war im Laufe des heutigen Tages von SW her eine Störung aufziehen. Vorab sollte es bei zunehmender Labilisierung für uns noch einmal gut fliegbar werden. Unsere Tagesaufgabe mit 392,0 km versprach Abwechslung inklusive eines intensiven Schwarzwaldaufenthaltes. Unsere Klasse wurde um 13.00 Uhr gestartet und bereits zu diesem Zeitpunkt konnte man in Richtung Schwarzwald erste Quellungen erkennen, während es bei uns noch völlig blau war. Aufgrund der Größe unserer Tagesaufgabe und der eventuell zu erwartenden Überentwicklungen am Abend wollte ich heute nicht zu spät abfliegen. Die Basis lag bereits bei komfortablen 1000m über dem Klippeneck und das Steigen bei durchschnittlich 1,4 m/s - also keine schlechten Voraussetzungen. Nachdem einige meiner Mitstreiter bereits kurz nach der Öffnung der Abfluglinie abgeflogen waren ging ich gegen 14.00 Uhr im lockeren Team mit MB los. Da es einige Kilometer im blauen zu durchfliegen gab, lag

die Vorfluggeschwindigkeit bei vorsichtigen 130 km/h. In Richtung der 1. Wende (Neustadt) standen prächtige Cumulanten und so ging es über Schwenningen hinweg direkt zu den Ausläufern des Schwarzwaldes unter die Wolken. Nach einigen Suchkreisen unter den recht großen Wolken fand ich in 400 m über Grund endlich den ersehnten Aufwind, der mich mit 2,3 m/s wieder an die Basis brachte. Von hier an lief es unter den Wolken super! Mit 170 km/h ging es zur 1. Wende, die 30 Minuten nach dem Abflug umrundet war. Weiter ging es mit nördlichem Kurs zur 2. Wende (Langenbrand TV-Sender). Bei der Kurswahl folgte ich nach Einschätzung der Wolken eher dem östlichen Rand des Schwarzwaldes. An Winzeln und Freudenstadt vorbei flog ich eine dicke Aufreihung an, die mich über einem Windpark mit einem Hammerbart von integrierten 3,6 m/s empfing. Die Spitzenauslässe lagen bei 4,7 m/s und genau an dieser Stelle holte ich auch meine größte Tageshöhe mit 2.450 m NN. Im Direktflug ging es zur 2. Wende und von dort wieder mit südlichem Kurs in Richtung 3. Wende Oberndorf). Hier am nördlichen Rand war der Schwarzwald allerdings deutlich schwächer entwickelt und dementsprechend musste man wieder einen Gang herunter schalten. Nördlich von Freudenstadt fanden wir (MB war auch dabei) noch einmal 1,8 m/s, doch die Optik in Richtung Wende und von dort in Richtung Alb mahnte weiter zum gezügelten Vorfliegen. Um 16.10 Uhr war die 3. Wende erreicht und nun sollte es noch wieder nach Gerstetten gehen. Mit 3 Langohren der Offenen Klasse führte uns der Flugweg nach Balingen, wo wir mit 1,5 m/s wieder Anschluss und damit die Einstiegskarte für die Alb fanden. Auf dem Weg über Albstadt nach Gerstetten trennten sich unsere Flugwege wieder. Die Erfahrungen der vergangenen Tage bzgl. des Flugweges funktionierten auch heute, nur das es vor Gerstetten bereits wieder komplett blau war. Wie bereits von mir erwartet musste ich die letzte Wende tief nehmen. In ca. 400 m über Grund fand ich dann unter einen kleinen Fetzen wieder Anschluss und über Laichingen und Münsingen ging es dann unter den letzten Fetzen zurück zum Klippeneck. Dieser superinteressante Flug endet für mich mit einem Schnitt von 95,0 km/h, was den 16. Tagesplatz bedeutete. Auch heute waren die Vorteile der Wölbklappenflugzeuge und die Ortskenntnisse vom Schwarzwald bestimmt hilfreich.

### Fazit

Wie von den Meteorologen vorhergesagt war der letzte Tag für uns nicht mehr fliegbar. So endete dieser anspruchsvolle und unheimlich interessante erste Wettbewerb in der 18m-Klasse für mich mit einem 8. Platz in der Gesamtwertung. Es war ein wirklich gut organisierter Wettbewerb mit einer sehr harmonischen Stimmung vom ersten bis zum letzten Tag. Mit unserer ASW 28-18 habe ich mich prima verstanden, so dass ich im kommenden Jahr neben dem Klippeneckwettbewerb 2010 auf jeden Fall auch eine Qualifikationsmeisterschaft fliegen möchte.



Besonderer Dank gilt an dieser Stelle natürlich meiner Mannschaft Elke und Hannes, die mich wirklich top unterstützt haben und natürlich auch meinen Verein, der mir dieses tolle Segelflugzeug zur Verfügung gestellt hat.

*Frank*