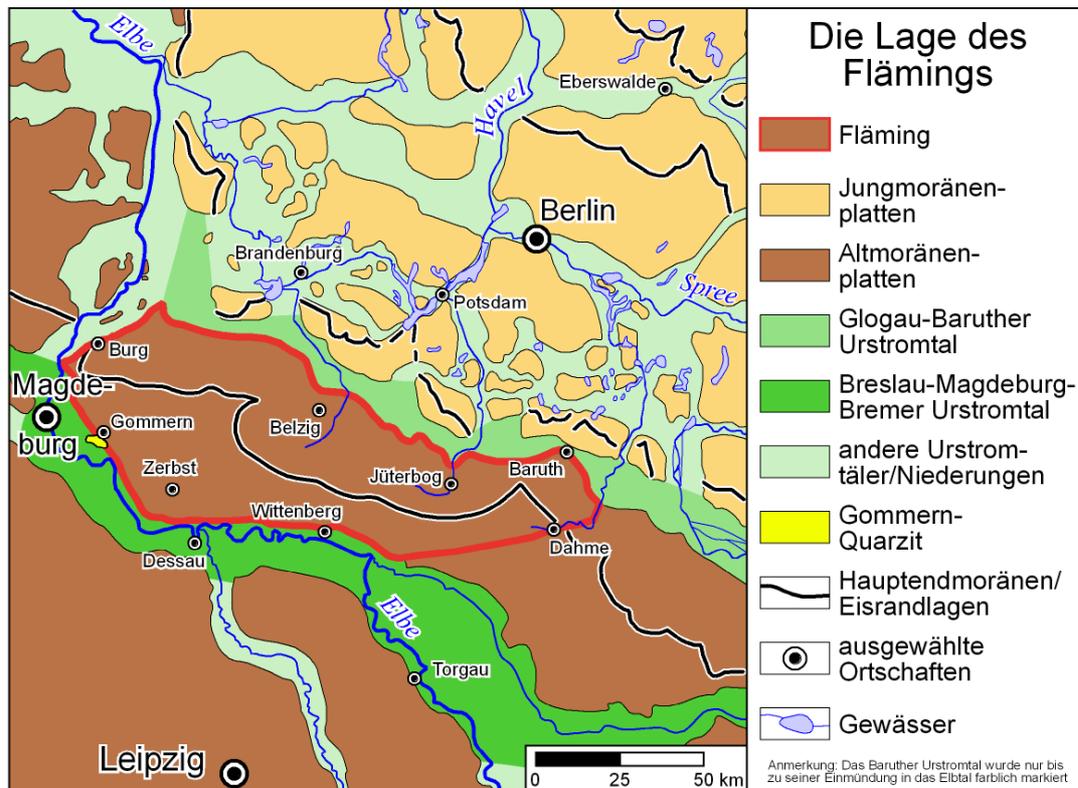


Reinsdorf 2014 – Fliegen im Flachen bringt alle zum Lachen

Nach unserem mittelmässig erfolgreichen Ausflug nach Lüsse 2013, der uns nur einen einzigen Streckenflugtag brachte (welcher aber dafür bombastisch ging), wollten Jörg und ich auch dieses Jahr wieder in Richtung Fläming aufbrechen. Der Fläming ist ein eiszeitlich gebildeter Höhenzug im südlichen Brandenburg und besteht aus Endmoränen, Grundmoränen und Sandern, im Süden begrenzt durch das Elbtal. Höhenzug ist hier natürlich relativ – die höchsten Erhebungen erreichen ganze 200m ü.M. Bedingt durch die eiszeitlichen Ablagerungen sind die Böden sehr heterogen, es gibt aber sehr viele sandige Gebiete und grosse Nadelwälder. Diese Kombination hat sich als thermisch sehr günstig erwiesen.



Aufgrund vereinsinterner Querelen in Lüsse, die bei uns nicht den besten Eindruck hinterliessen, entschlossen wir uns zur Suche nach einem anderen Flugplatz und wurden in Reinsdorf fündig. Anfang des Jahres begannen wir die Organisation, und schnell fand sich eine kleine Gruppe interessierter. Letztlich hatte das Reinsdorf-Lager 2014 die folgenden Teilnehmer (alphabetisch):

- Jörg Spichtig (ASW26E „IC“)
- Rene Pomey (SG Lägern; LS-1f lokal gechartert)
- Richard Jahn (Glasflügel 304 „IO“)
- Roman Ackle (Twin III / DG-1000T)
- Silvan Ebnetter (Twin III)
- Urs Grubenmann (DG-1000T „NF“)

Die Anreise wurde wieder auf höchst unterschiedlichen Wegen zurückgelegt. Roman, Urs und Jörg fuhren im Hängerkonvoi am Sonntag, 25.05., direkt nach Reinsdorf. Rene legte fast die gesamte Strecke von der Schweiz aus innerhalb von zwei Wochen mit dem Fahrrad zurück, seine Route führte diesmal über Prag. Silvan kam eine Woche später als die anderen ebenfalls von Prag mit dem Zug nach Jüterbog, dem nächstgrösseren Städtchen. Beide können in Prag ein sehr spezielles Museum empfehlen... Ich fuhr bereits am Samstag 24.05. los und machte noch diverse Zwischenstopps bei Franzi (meiner Freundin), Familie & Freunden, so dass ich letztlich am Montag morgen, 26.05., pünktlich zum Briefing in Reinsdorf ankam. Bereits vom Auto aus wirkte die Optik am Wochenende recht vielversprechend, zwar mit ein paar Überentwicklungen durchsetzt aber durchaus streckenflugtauglich.

Am **Montag** war denn auch ein recht guter Tag. Leider hatte ich eine Magenverstimmung, habe die IO daher im Hänger gelassen und für die Anderen Edelhelfer gespielt. Urs und Roman gingen mit der NF (DG) auf Erkundungstour, Rene führte das erste Mal seine LS spazieren und auch Jörg sah sich mit der IC um (immerhin bis an den Rand von Polen).



Ergebnis: Thermik bis immerhin 1900m ü.M (d.h. min. 1700m über dem Terrain), Flugzeiten von bis zu 5:30h, Landung ca. 18:30. Kilometer wurden an diesem Kennenlerntag noch nicht gezählt ☺



Zufriedene Gesichter überall.



Naja, fast. Wir wurden zwar kurz am Morgen vor dem hohen Gras gewarnt, das sich über den Grossteil des Flugplatzes zog, allerdings sparten wir uns einen Rundgang. Der Unterschied zwischen hohem Gras und gemähter Piste war aus der Luft wohl schlecht zu sehen. Folgerichtig landete die NF im hohen Gras (ohne Folgeschäden). Die IC fing sich leider, diesem Beispiel folgend, eine kleinere Blessur ein (Flügelrädchen abgerissen). Zum Glück ist bei dem Ringelpiez nichts Schlimmeres passiert.

Mir ging es nach einem Nachmittagsschläfchen im warmen Zelt auch besser, so dass ich mich wieder fleissig am Einräumen beteiligen konnte. Aufgrund der Wetteraussichten demontierten wir die DG und stellten Renés LS in einem Hangar unter. Hat alles ein wenig gedauert, so dass wir erst gegen 20:45 zum Abendessen rausfuhren. Wie wir feststellen sollten, ist das in der Gegend nicht so üblich – die meisten Beizen schliessen bereits um 9. Wir wurden denn auch im nächstgelegenen Dorfgasthof mit einem freundlichen „die Köchin ist aber schon heim“ begrüsst. Nunja, mit etwas Charme sollte es für eine Runde Bier und SchniPo reichen, und auch der anfänglich etwas grantige Wirt taute noch etwas auf. Zum Abschied gab es einen Schnaps von dem keiner weiss was es war, nicht mal der Wirt...

Am **Dienstag**morgen konnten wir uns den Wecker sparen – eine Gewitterfront zog durch. Immerhin liess der Regen rechtzeitig vor dem Frühstück & folgendem Briefing nach. Da der Tag als nicht fliegbar eingestuft wurde, konnte Jörg sich der Reparatur der IC widmen, während wir Anderen uns etwas Theorie und Instrumentenkunde zu Gemüte führen konnten. Am Nachmittag ging es nach Wittenberg. Nach Stadtbummel und Abendessen fuhr ich dann nach Dresden, um den nächsten Tag mit Franzi sowie Besuchen bei Eltern und Oma zu verbringen. Damit verpasste ich den Ausflug der Schweizer Delegation ins Tropical Islands bei Brand am **Mittwoch** (siehe Blog).



Tropical Islands von oben (ehemalige Cargolifter-Halle)

Der **Donnerstag** (Christi Himmelfahrt, Auffahrt, Herrentag – dieser Tag hat viele Namen) begann mit dem Zusammenstecken von DG und Twin. Ausserdem wurde erstmalig die Winde für uns aufgebaut. Parallel dazu gab es ein (ost)deutsches Phänomen zu beobachten: Herrentagstouren. Ausflüge von angeheiterten Männern jeden Alters (natürlich gibt es auch Frauen- und gemischte Gruppen sowie Familien, die diesen Feiertag im Freien verbringen, aber die feuchtfröhlichen Herrentouren überwiegen doch). Passend dazu wurde in Uschis Flugplatzbeiz den ganzen Tag über Bier, Chili Con Carne, Kaffee und Kuchen ausgetrenkt. Absolutes Highlight war jedoch ein Gefährt, das mit lautem Knallen vorgefahren kam. Keine Ahnung was es genau war, aber es sah alt aus und gab ab und an (sicher unbeabsichtigt) Feuerstösse aus dem Schornstein von sich, die jeweils mit einem lautem Knall und Jubel einhergingen. Solch gewaltige Fehlzündungen hab ich noch nicht gesehen. Spektakulär!

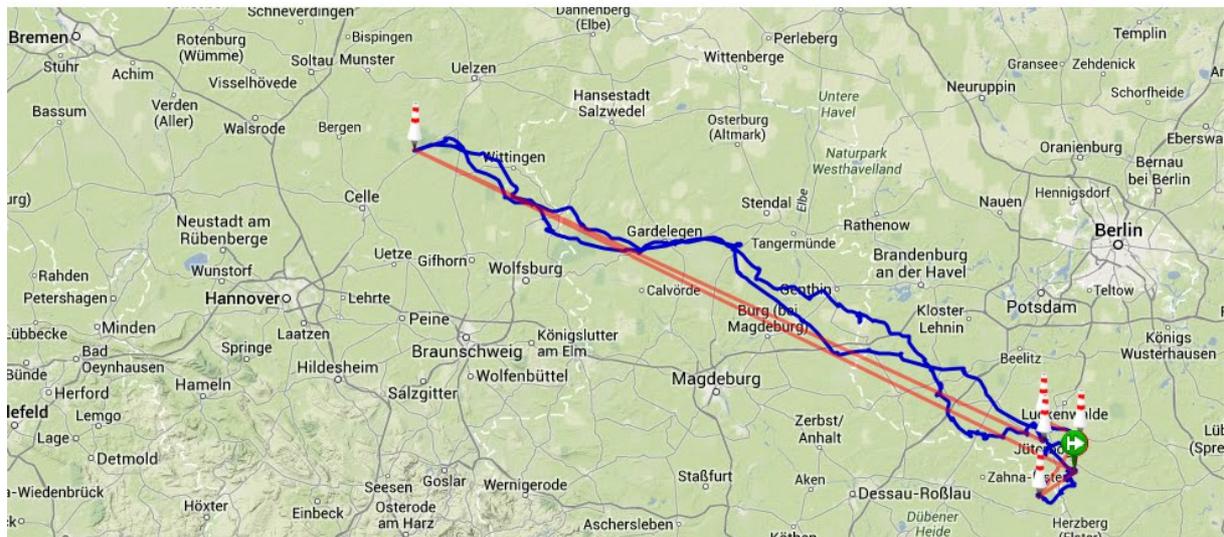
Da die Aussichten auf Thermik sich in Richtung „Nicht Vorhanden“ bewegten, liessen wir es denn auch recht lässig angehen und benutzten den Nachmittag zur Schulung / Übung von Windenstarts. Am Abend kam dann ein Einheimischer (Michi Ebel) und stellte seine ASW22BLE vollgetankt mit Wasser am Pistenende auf. Was für ein Versprechen für den Folgetag!

Am **Freitag** wurde denn auch zeitig alles verfügbare Material montiert. Jörg und ich starteten als Erste, kurz nach den Lokalmatadoren.





Starker Wind aus Nordwest führte allerdings in Kombination mit der Restfeuchte auf dem Fläming zu schwierigen Bedingungen. Schwache Thermik, relativ niedrige Basis (um die 1000m) und hohe Abdrift machten uns zu schaffen. Rene verlor am schnellsten die Lust und Geduld. Urs und Roman übten sich in der Bedienung des Motors in der Luft und machten sich einen Spass daraus, mir Thermik vorzugaukeln die es nicht gab. Nach etwa zweieinhalb Stunden waren wir alle wieder am Boden. Nur Jörg gelang es mit Geduld und Schweiß in den Nordwesten zu entkommen, wo die Bedingungen deutlich besser waren. Stärkere Thermik und ansteigende Basis trugen ihn bis in die Lüneburger Heide und zurück, total 480km.



Tagessieger im OLC deutschlandweit an diesem Tag war übrigens der oben erwähnte Michi Ebel in seiner ASW22BLE... mit 1007km.

Auch der **Samstag** war geprägt von starkem Wind aus West / Nordwest, kombiniert mit Abschirmungen und nicht allzu starker Thermik. Wir sparten uns das Zusammenstecken der Einsitzer und besetzten Twin und DG-1000T jeweils doppelt.



Happy Twin

Ich scheuchte mit Roman den Twin mit dem Wind in Richtung Südost, da dort vorerst keine Abschirmung zu sehen war. Die Wälder trugen anfänglich auch recht gut. In der Nähe von Finsterwalde hatten wir einen ersten Tiefpunkt, konnten uns aber aus etwa 500m (Platzrunde des Flugplatzes Finsterwalde-Heinrichsruh) wieder etwas ausgraben bis ca. 900m. Durch die Winddrift waren wir währenddessen bis fast über den zweiten Flugplatz in Finsterwalde abgetrieben. Neben der Thermiksuche beschäftigten wir uns also auch noch mit der Karte und mehrmaligen Frequenzwechseln. Mehrfachbelegung von Frequenzen stiftete denn auch Verwirrung, da man im Funk immer wieder Flugzeuge in der Platzrunde eines anderen Platzes (Straussberg?) hörte. Da nun die Optik in Richtung Südost nicht mehr so attraktiv war, wendeten wir und drehten Richtung Nord, in der Hoffnung wieder ein nicht abgeschirmtes Gebiet zu erreichen.



Wo gibts denn hier Thermik??

Nun, der Twin sank im Gegenwind doch etwas mehr als gedacht, und weder über der Stadt Finsterwalde noch über dem angrenzenden Wald wollte sich nutzbare Thermik zeigen. Wir entschlossen uns kurzerhand zur „Aussenlandung“ auf dem Flugplatz Finsterwalde-Heinrichsruh, ca. 50km von Reinsdorf entfernt. Ein grosser, fast kreisrunder Platz mit einer markierten Motorflugpiste, die wir zu unserem Erstaunen nicht zum landen nutzen durften. Der Rest des Platzes ist aber auch relativ eben und nur von niedrigen, relativ festen Heidegräsern bedeckt, die Landung war demnach etwas holprig aber ok.



Der lokale Lepo kam sogleich vorgefahren und zog uns in Richtung Flugplatzeinfahrt, und dann hatten wir erstmal viel Zeit.



Leider hat sich der lokale Club entschlossen, keine Auswärtigen zu schleppen, um seine Wilga (Schleppflugzeug polnischer Provenienz mit Sternmotor und Klasse Sound) zu schonen. Ich rief also Urs an und begrüßte ihn am Telefon mit der absolut nicht ernst gemeinten Frage „Und, auf welchem Flugplatz seid ihr gelandet?“ Da antwortet er doch nicht wirklich „In Oehna. Wir haben einen Rückschlepp genommen und sind schon wieder in Reinsdorf.“ Oehna? Nur knapp 10km neben Reinsdorf? Meine Erwartung war ja eher, dass Jörg und Urs irgendwo weit weg glücklich am Fliegen sind...



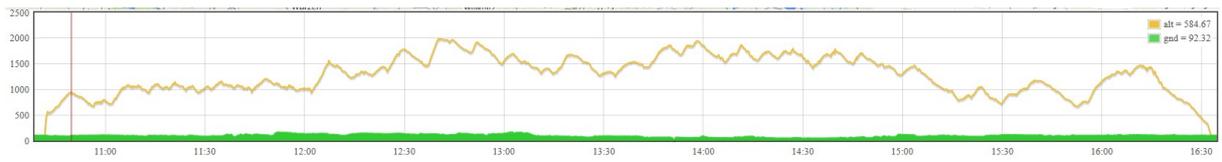
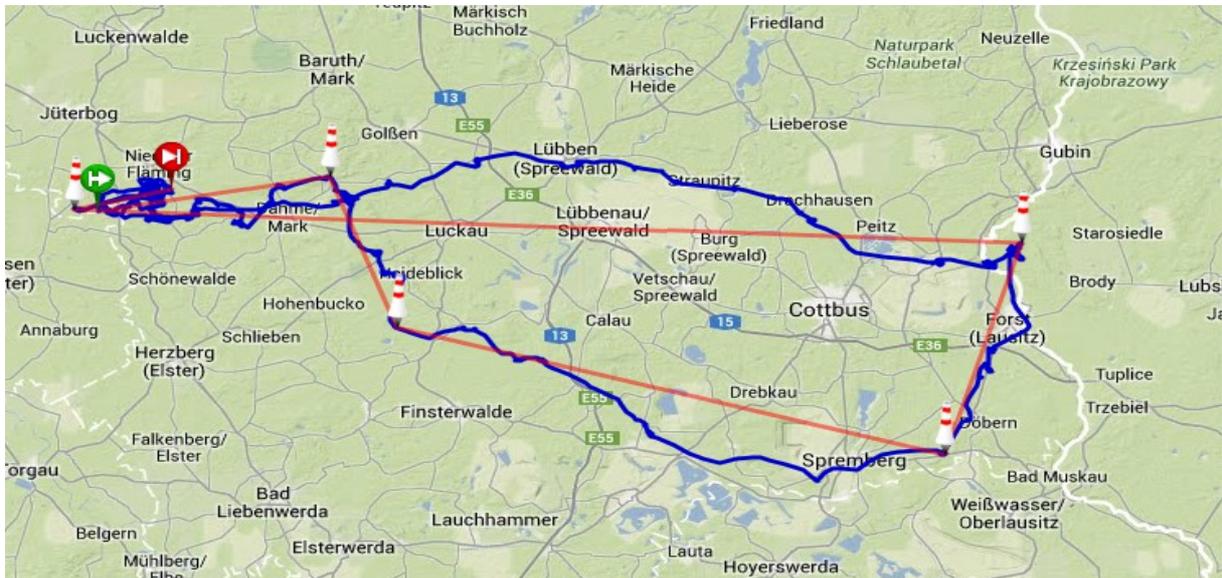
Nun, umso besser, damit waren die Rückholer ja direkt verfügbar. Die beiden versorgten die DG und machten den Twin-Hänger parat, und während sie die anderthalb Stunden Fahrzeit hinter sich brachten, wurden Roman und ich von den „Finsterwäldlern“ zu Kaffee und selbstgebackenem Kuchen eingeladen. Ausserdem bekamen wir noch eine kleine Führung durch den Hangar mit allerlei teils flugbereiten Oldtimern (SG-38 Schulgleiter, Grunau Baby, Lommatzsch-Meise, ...) sowie einen Kurzvortrag über das Segelfliegen in der DDR. Könnte schlimmer sein, so eine Aussenlandung...

Der Twin war dann erstaunlich schnell verpackt. Die Gespräche auf der Rückfahrt und im Auto drehten sich hauptsächlich darum, wie unkompliziert das Flachlandfliegen eigentlich ist, solange man sich die Aussenlandung immer als sichere Option bewahrt und konsequent durchzieht. Ausserdem wurden auch die Unterschiede zwischen den 3 Flugplätzen, die wir an diesem Tag gesehen haben, evaluiert. In Reinsdorf gibt es jede Menge Platz und jede Menge Gerümpel, Finsterwalde wirkte sehr gepflegt und ruhig, und Oehna begeisterte Urs und Jörg mit der Beiz und dem spontanen Rückschlepp. Nette und hilfsbereite Leute findet man jedenfalls überall.

Die nächsten Tage wurde das Wetter dann immer besser (sprich, der Wind liess etwas nach). Am **Sonntag** wurde auch wieder zeitig montiert, und die Reinsdorfer bauten die Winde auf. Roman startete im Twin als erster von uns, da seine Windenschulung noch nicht abgeschlossen war. Leider hatte er auch beim zweiten Versuch kein Glück mit dem Anschluss an die Thermik, und als er wieder landete war Jörg bereits unterwegs, so dass dieser Tag für ihn ein frühes Ende hatte. Jörg hatte sich diesmal eine Tour mit der IC bis in den polnischen Zauberwald vorgenommen, was auch problemlos klappte. Mit über 530km / 577 Punkten auf der Uhr kehrte er zurück. Er ärgerte sich nur ein wenig über die suboptimale Routenführung mit vielen Ecken, durch die er ein paar OLC-Punkte verschenkte.



Urs bekam Besuch von seinem Schwager, der mit seiner Piper von Köln eingeflogen kam (leider ohne Schleppkupplung). Die beiden machten einen schönen Flug mit der NF über 260km Richtung Osten, besichtigten die Lausitz und den Rand von Polen.



Die Lausitzer Seen- Tagebau- und Kraftwerkslandschaften



Sicher ein guter Weg, einen Motorflieger mit dem Segelflugvirus anzustecken!

Ich machte mich direkt auf den Weg in den Südosten, Richtung Görlitz in der Oberlausitz. Anfänglich lief es nicht optimal, wurde aber etwa ab Finsterwalde besser.



Flugplatz Welzow-Spremberg mit Tagebau



Tagebaurestlöcher

Nach einem relativ zügigen Ritt bis kurz vor Görlitz drehte ich die IO gen Norden. Auf dem Rückweg tat ich mich stellenweise wieder etwas schwerer. Über einem der riesigen Tagebaue, leicht nervös wegen der begrenzten Landemöglichkeiten, kurbelte ich dann wieder einen Super-Bart, der mich aus 1100m auf meine an diesem Tag grösste Höhe von 2000m brachte.

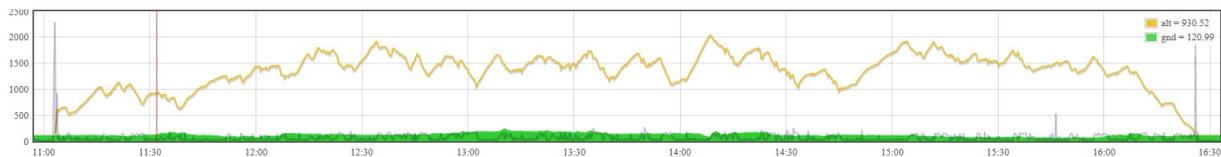
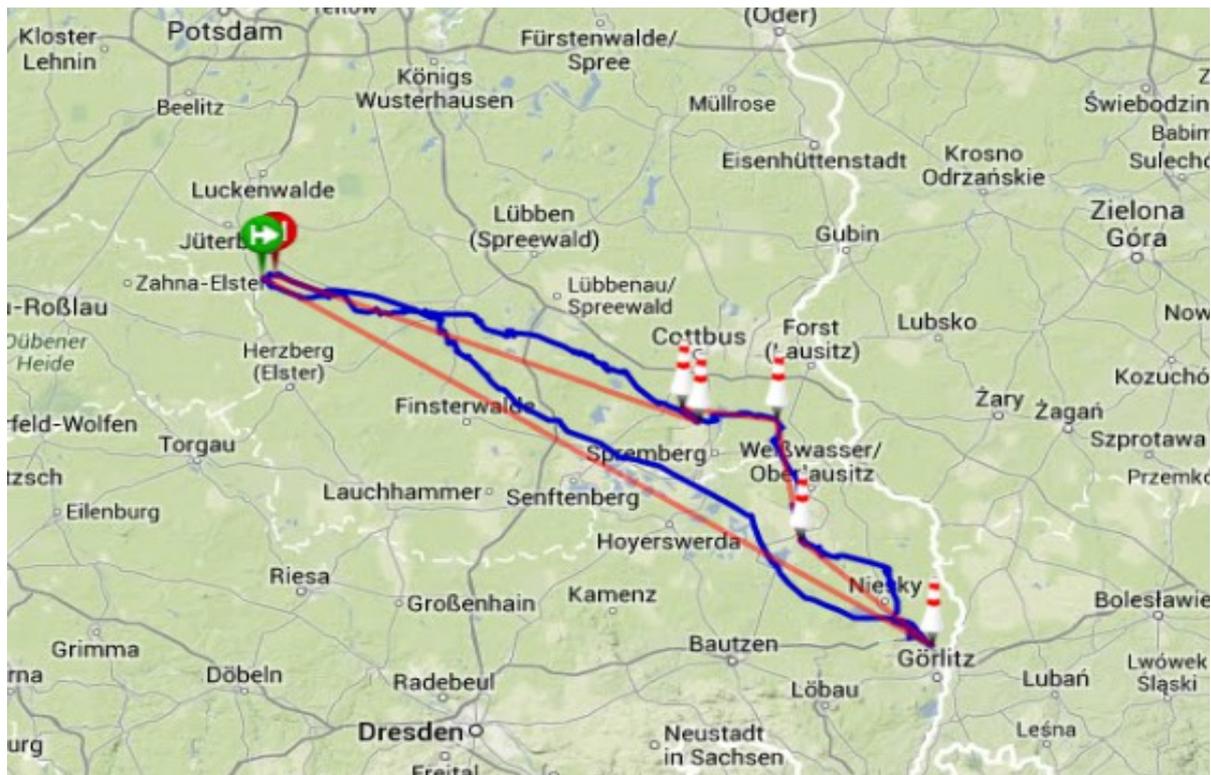


Umgeflügte Landschaften



Das Kraftwerk braucht Kohle – und da kommt sie her.

Da sich die Wolken im Norden langsam aufzulösen schienen, drehte ich dann etwas verfrüht nach Westen ab, ich wollte aber den thermisch ungünstigen, weil feuchten Spreewald vermeiden (Gegend um Lübben/Lübbenau, wo die bekannten Spreewaldgurken herkommen). Wahrscheinlich hätte ich aber auch über Cottbus noch gut heimkommen können. Auf dem letzten Stück Richtung Reinsdorf lief es dann wieder nicht so prickelnd, ich nahm noch etwas schwaches Steigen mit, das mich gerade so auf Endanflughöhe brachte, und setzte dann Direktkurs auf Reinsdorf. Nun, ein paar Kreise zwischen Dahme und Reinsdorf brachten auch nichts mehr und meine kleine Reserve von anfänglich ca. +90m gemäss XCSoar schrumpfte zusehends. Bloss gut, die Sicherheitshöhe immer ein wenig reichlich zu wählen (ich habe +300m programmiert)... Letztlich passte der Endanflug aber haargenau inklusive Downwind, Base, Final (Angezeigte Höhe über Gleitpfad bei Einflug in die Platzrunde: -60m). Die Option Direktanflug hätte ich natürlich immer noch gehabt, ebenso wie viele grosse Felder (aber wer will die schon nutzen wenn der Flugplatz nur eine Armlänge weg ist). Es wurden dann insgesamt 309km / 320 Punkte. (Zum Vergleich: Michi Ebel flog an diesem tag wieder über 1000km mit seiner ASW22BLE, und das Nachwuchstalent Tobias Welsch war mit 950km / 990 Punkten aus Ventus 2CM nur knapp dahinter).



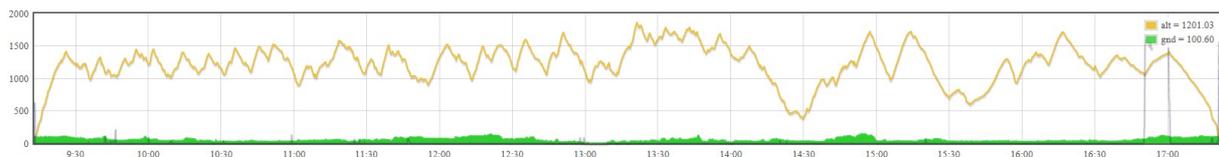
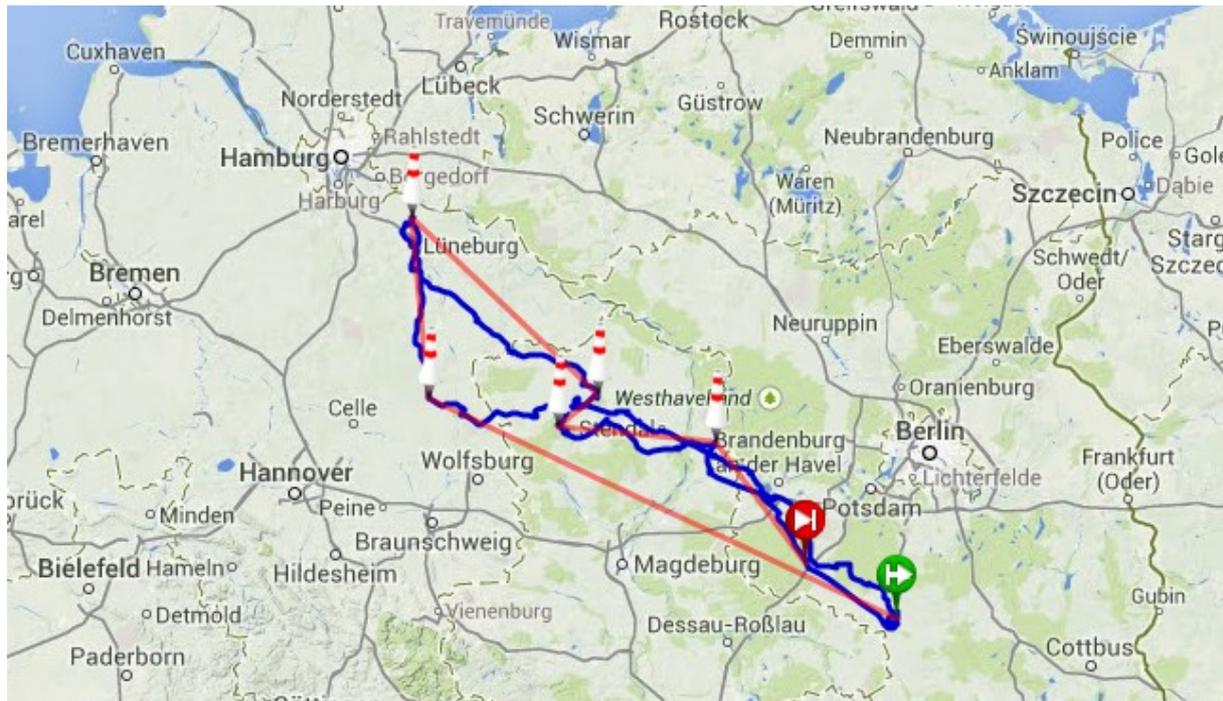
Wie ich nach der Landung erfuh, war auch Rene an diesem Tag vom Pech verfolgt – während des Anschleppens fuhr seine LS selbsttätig das Fahrwerk ein, wodurch dieser Tag für ihn fliegerisch nicht mehr nutzbar war.

Nach dem Versorgen der Flugzeuge (Twin und DG standen wie die letzten Tage verzurrt und im Pyjama am Waldrand) holten wir noch mit leichtem Delay Silvan am Bahnhof in Jüterbog ab. Zum Glück hatte auch sein Zug eine Stunde Verspätung. Die Stimmung beim Abendessen war dann breit gestreut zwischen Enttäuschung über einen verlorenen Flugtag, Freude endlich angekommen zu sein, bis hin zu haltloser Begeisterung über einen tollen Flug.

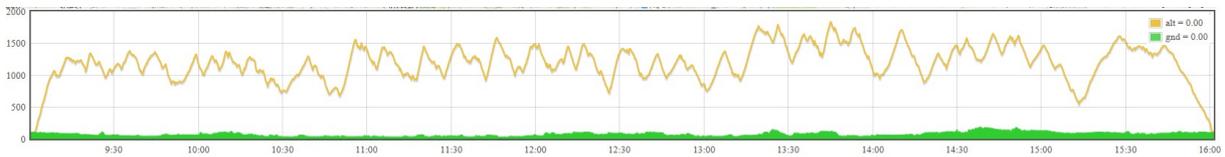
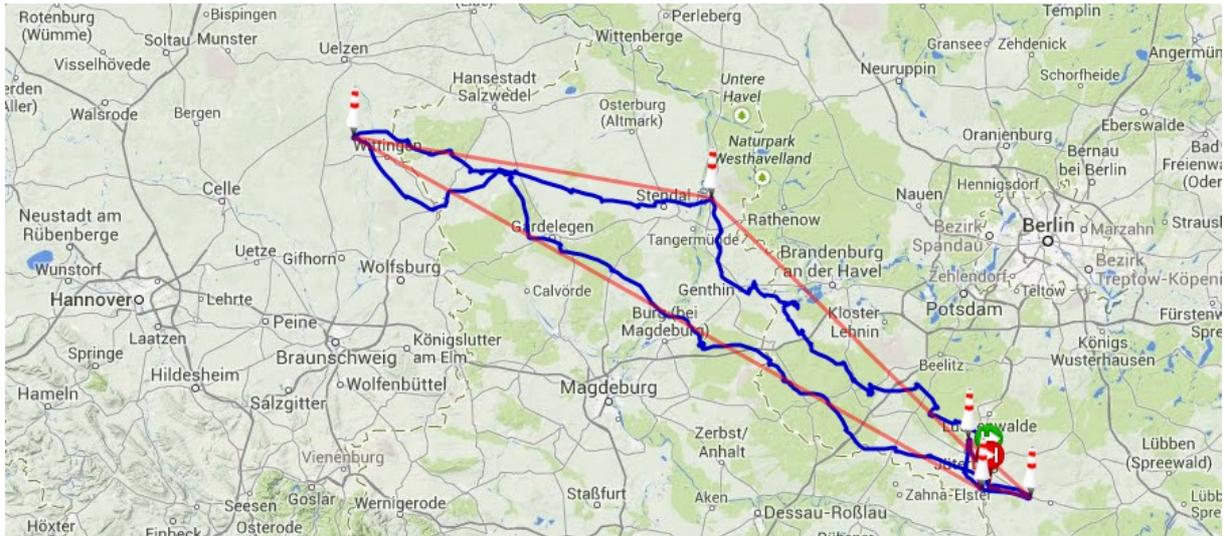
Der **Montag** begann leider mit einer schlechten Nachricht – Urs' Vater ist in der Nacht aus dem Leben geschieden. Urs entschied sich daher, nicht zu fliegen und am Abend die Heimreise anzutreten. Aufgrund der begrenzten Zahl an Anhängerkupplungen musste Urs dann auch die DG-1000T NF wieder mit nach Buochs nehmen.

Jörg und Roman wollten daher die letzte Gelegenheit noch einmal für einen Ausflug in den Nordwesten nutzen, der besonders gut vorhergesagt wurde. Ihre Route führte sie erst entlang der Grenze des Berliner Luftraumdeckels bis etwa Tangermünde, dann westwärts bis zum Flugplatz Schnuckenheide. Von dort verlängerten sie in Richtung Norden bis hinter Lüneburg und kratzten schon fast an der Grenze des Hamburger Stadtgebiets. Den Rückflug gingen sie recht direkt an, hatten

aber bei Salzwedel einen unerwarteten Tiefpunkt. Die Wolken wollten einfach nicht ziehen. Roman hatte die Hand schon am Schalter für den Motor, als Jörg doch noch in 350m GND einen schwachen Bart erwischte, der die beiden wieder auf eine geeignete Höhe für den Weiterflug brachte. Durch diese Übung flogen sie auch etwa 30km senkrecht zum eigentlich geplanten Kurs, was natürlich in einem gewissen Zeitverlust resultierte. Auch die Querung des Elbtals gelang den beiden nicht optimal, die einziehende Abschirmung zeigte dort wahrscheinlich schon ihre Ausläufer. Schliesslich erreichten sie in etwa 1000m den Flugplatz Lüsse, etwas mehr als 50km von Reinsdorf entfernt. Um das Aussenlanderisiko zu minimieren, zündeten sie den Turbo und machten noch ein paarhundert Meter Höhe für den erfolgreichen Anflug auf Reinsdorf. Bilanz: 516 OLC-km, 542 Punkte.



Silvan bekam indessen die Chance, mit dem Reinsdorfer Hermann Bantle in der ASK21 auf Strecke zu gehen – und wie sie das taten! Die Marschrichtung war die gleiche. Silvan und Hermann jagten die ASK21 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 66km/h bis zur Schnuckenheide und zurück – 454 km und 520 Punkte ohne offensichtliche Tiefpunkte. Das mach erstmal einer nach.



Ich war an diesem Morgen auch optimistisch und nahm mir ein 570km FAI-Dreieck Reinsdorf-Uelzen-Waren(Müritz)-Reinsdorf vor. Entsprechend Aufgabe flog ich auch munter Richtung Uelzen vor. Es lief problemlos, man musste im Prinzip nur auswählen welcher Wolkenstrasse man denn folgen möchte.



„Talquerung“ über die Elbauen

Direkt vor Uelzen traf ich kurzzeitig keine starken Bärte mehr unter den gutaussehenden Wolken und verlor durch Suchen und Kreisen in schwächerem Aufwind etwas Zeit.



Wendepunkt Flugplatz Uelzen und Stadt Uelzen

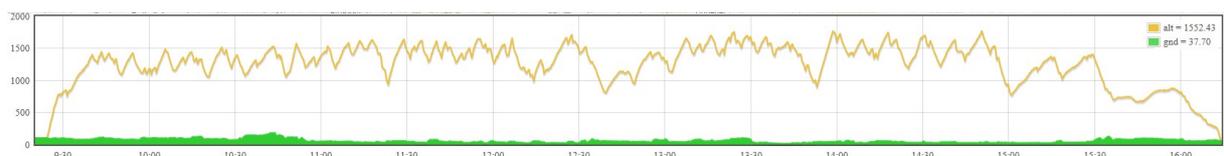
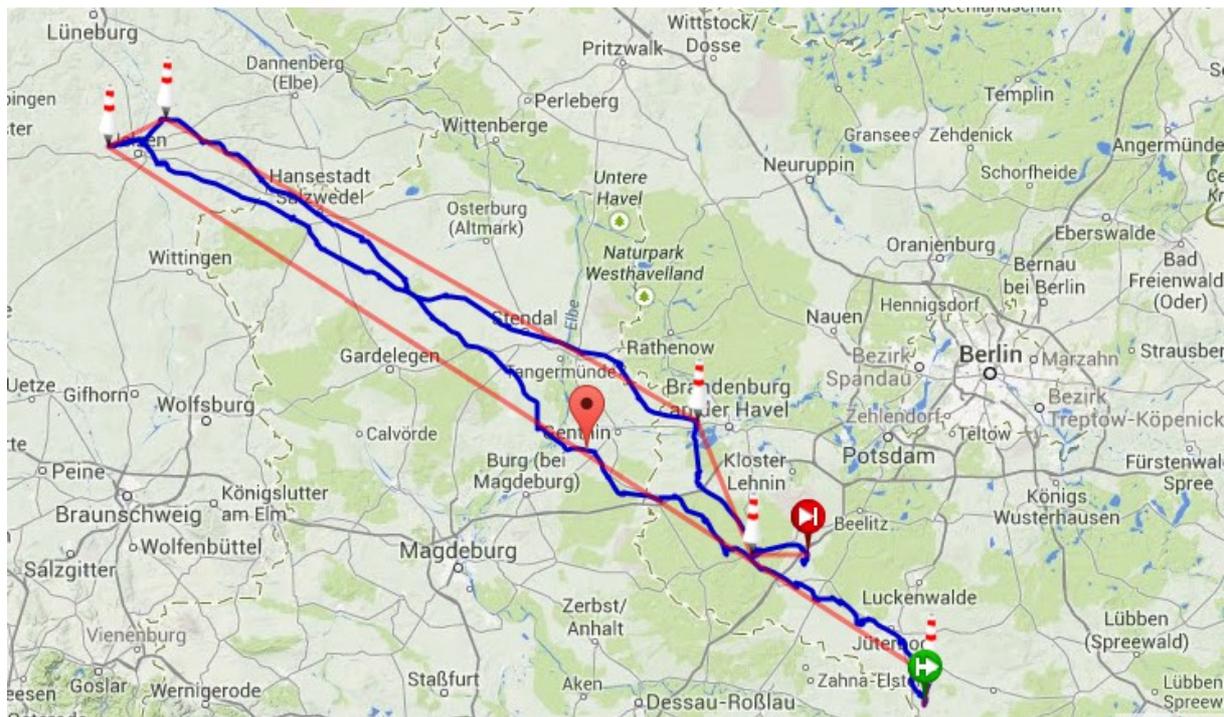
Nach einem Blick auf die Uhr und auf meine Schnittgeschwindigkeit bis dahin entschied ich mich, den Abstecher nach Waren sausen zu lassen und den Heimweg anzutreten. Die Wolken und Strassen zogen dann doch wieder sehr gut. Nach einem grösseren blauen Loch vor Salzwedel fädelte ich in etwa 900m in einen Schlauch ein, der meine Höhe fast wieder verdoppelte – so muss das sein. Auch die Querung des Elbtals gelang mir gut, im Anflug auf die Stadt Brandenburg fiel mir aber die Abschirmung auf, die sich aus Süden hereinschob. Folgerichtig lief es ab dann nur noch zäh.



Flugplatz und Stadt Salzwedel, und die hereinziehende Abschirmung

Ich versuchte in schwächerem Steigen soviel Höhe wie möglich mitzunehmen (ist aber schwer, wenn man mehr gewohnt ist und ungeduldig wird). Lüsse erreichte ich in etwa 650m und suchte die verbliebenen Wolkenfetzen und –Reste nach Steigen ab, welches natürlich nur schwach war, wenn überhaupt vorhanden. Nachdem ich noch 870m erreichte und kein nutzbares Steigen mehr hatte, entschied ich mich zum Weiterflug Richtung Reinsdorf. Landemöglichkeiten enroute gab es genug, und voraus gab es noch etwas, was entfernt an einen Cumulus erinnerte. Ob eine Rückholtour nun zum Flugplatz Lüsse oder zu einem Feld führen sollte, war eigentlich egal, und ein eventuell nähergelegenes Feld würde eine kürzere Fahrzeit bedeuten.

Ich schaffte es noch bis knapp hinter die Autobahn, immer die umliegenden Felder im Auge, die ich auf ihre Eignung prüfte: Bewuchs? Richtung zum Wind? Hindernisse im Anflug und auf dem Feld? Zufahrt möglich? Nach ein paar Kreisen in einem negativen Nullerchen, in denen ich den gewählten Acker nochmals inspizierte, führte ich die Landung mit normaler Einteilung durch. Der Acker war natürlich viel zu gross und ich kam ein ganzes Stück vom vorbeiführenden Feldweg entfernt zum stehen. Bewuchs: junger Mais, etwa 30cm hoch, sehr unkompliziert. Der Boden war recht weich und sandig und stellte dem Rad einigen Widerstand entgegen (Radbremse überflüssig). Die arme IO ist aber leicht mit der Schnauze „aufgeditscht“, wie wir das in Sachsen sagen, und das Fahrwerk ist natürlich ziemlich staubig / sandig geworden. OLC: 425km / 418 Punkte.



Rene war so lieb mich zurückzuholen. Die etwa 60m, die wir die IO noch zum Weg schieben mussten, kamen uns deutlich länger vor und kosteten einigen Schweiß.



Das Feld mit Hänger nach dem Einpacken

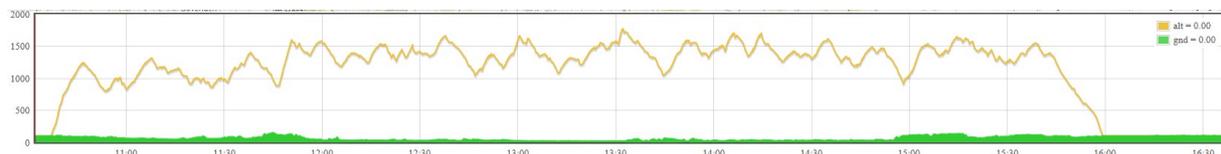
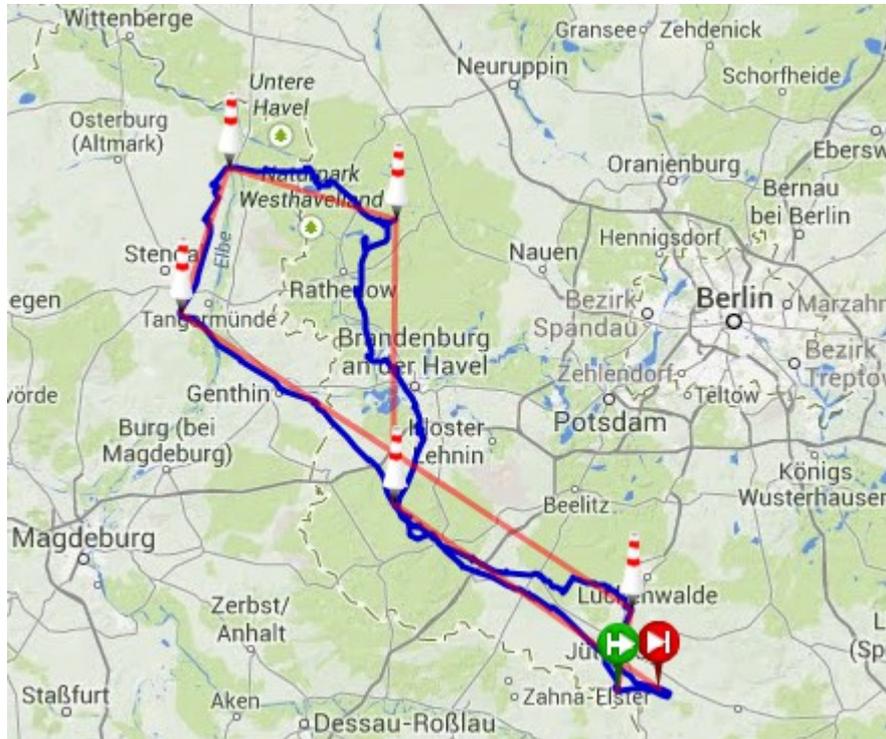
Das Bier und den Döner bei der erstbesten, noch geöffneten Gastronomie-Möglichkeit hat er sich redlich verdient. Bei diesem „Truckergrill“ konnten wir uns auch noch eingehend Sozialstudien widmen. Der Grossteil der Gäste schien lokalen Ursprungs zu sein und sich zu kennen, trotzdem bekamen sich aber nach einer Weile ein paar Herrschaften in die Wolle. Einer der Betreiber des Lokals, der nur seine Stühle reinholen wollte, bekam dann auch noch eine Faust ins Gesicht. Resultat: Platzwunde. Während der Verursacher derselben sein Bestes versuchte, wieder gut Freund mit dem Geschädigten zu werden (inklusive Umarmungen entgegen dessen Willen), kugelten sich zwischenzeitlich draussen auch wieder 3-4 Körper auf dem Boden. Die Betreiber wollten das Lokal dann auch sehr zügig schliessen, woraufhin allen Beteiligten auffiel wie sehr sie den Laden doch eigentlich mögen (immerhin gibt's da nach 21:00 noch Hopfenkaltschale und Gegrilltes vom Dönertier). Überrascht hat uns eigentlich, dass es unter den Gästen auch noch Leute mit kühlem Kopf gab, von denen einer sogar die Polizei verständigte. Ausserdem war auffällig, dass Aussenstehende nicht weiter behelligt wurden – weder wir noch ein junges Paar mit Hund und Hunger wurden in irgendeiner Weise belästigt.

Beim Vergleich der verschiedenen Barogramme fällt mir übrigens auf, dass ich immer etwas zu sehr an den Wolken klebe und dadurch ein deutlich kleineres Höhenband nutze (ca. 300m, zwischen 1600 und 1300m), als dies z.B. Hermann/Silvan und Jörg taten (jeweils etwa volle 500m). Die schlechte Angewohnheit, nervös zu werden, wenn ich aus diesem engen Band herausfalle, resultiert dann in der Annahme schwächeren Steigens und dementsprechend niedrigerer Schnittgeschwindigkeit.

Interessant auch: Am Abend landete ein Wandersegelflieger in Reinsdorf, Thomas Seiler, kommend von Tarmstedt bei Bremen. In seiner Hornet hatte er alles was er brauchte – Schlafsack, Zahnbürste, Verankerungsmaterial, etwas Verpflegung etc.

Der **Dienstag** begann stürmisch und etwas feucht. Ausserdem flog früh die Wilga zur Wartung in einen LTB. Ich widmete mich daher erstmal der Grundreinigung der IO und liess insbesondere Rad, Achse und Bremse etwas Pflege angedeihen. Jörg und Rene bauten den Gasdämpfer aus, der in der LS die Verriegelung des Fahrwerks sicherstellen sollte, sich aber als etwas altersmüde erwies. Roman und Silvan stellten erstmal den Twin an den Start und halfen auch Thomas beim rausstellen.

letzten Aufwind kurbelten die beiden auf halbem Weg zwischen Lüsse und Reinsdorf aus. Silvans Kopfrechner sagte genau plusminus Null (übereinstimmend mit XCSoar), optisch sah Reinsdorf aber noch seeehr weit weg aus. Während des Vorbeiflugs am Flugplatz Oehna fiel die Entscheidung – weiter nach Reinsdorf, das wird ein Direktanflug im langen Endteil, passt. Sie konnten sogar noch überschüssige Höhe mit den Klappen abbauen, also alles safe.



Ich wollte eigentlich auch Richtung Norden, aber wegen Software-Problemen meines Varios habe ich den Plan rasch aufgegeben (Update am Dienstag durchgeführt... Never change a running system!). Nach spätestens 5 Minuten sind jeweils die Parameter aus dem Limit gelaufen, und es hat abgestellt. Klar, früher ist man auch nur nach Popogefühl geflogen... Aber der Piepton ist eine grosse Hilfe, insbesondere in schwierigen Bedingungen. Ich wollte nicht unbedingt auf grosse Strecke gehen und dann eventuell tief, in fremder Umgebung, schwache Bärte nach dem unkompenzierten mechanischen Vario sowie Sitzdruck auskurbeln müssen. Ich betrachtete den Flug daher als Übungsgelegenheit und hielt die IO mehr oder weniger in Platznähe. Fast 3 Stunden Flug und 6 Schenkel brachten dann immerhin 150km ... naja, nicht wirklich nennenswert. Beeindruckend an diesem Tag aber die Kraft mancher Bärte (bis zu 3.5m/s rund!), und das obwohl die Gegend um Reinsdorf optisch nicht die thermisch beste an diesem Tag war. Ausserdem bemerkte ich bei der Landung, dass meine Radbremse nicht zog – die habe ich wohl beim Zusammenbauen am Dienstag falsch eingestellt.

Rene kam an diesem Tag auch noch in die Luft: Als alle Segler geschleppt waren, flog er mit Helmut quer durch den Berliner Luftraum nach Strausberg, um eine neue Gasfeder für die LS zu holen.

Helmut's Erläuterungen zur Geographie sowie die Stories über das Leben in der DDR würden Bände füllen und wurden eigentlich nur getoppt von dem unerwarteten Aufeinandertreffen Helmut's mit ein paar früheren Fliegerkameraden. Details überlasse ich an dieser Stelle Rene.

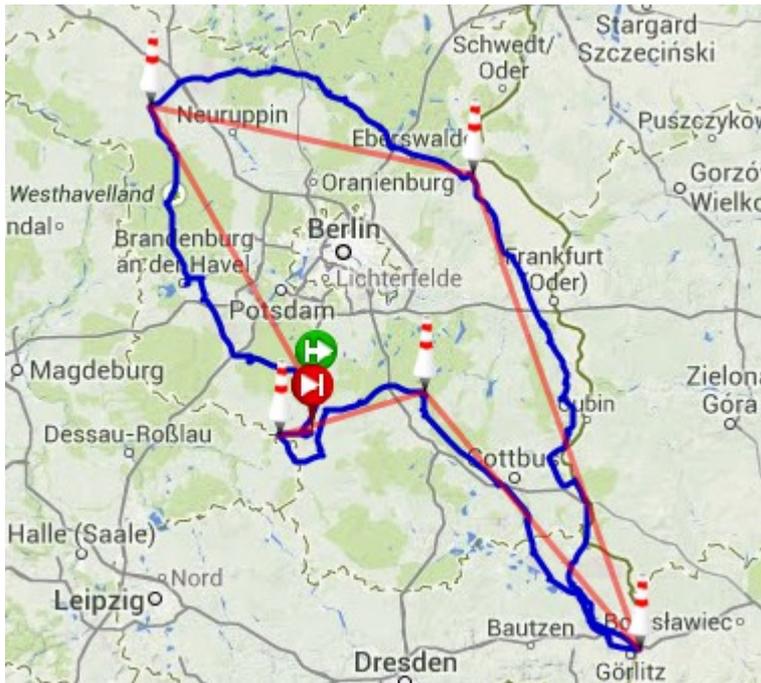
Am späten Nachmittag bauten wir die Gasfeder dann noch ein, was mich stark an die Wartung an den alten Holzseglern vom Typ Pirat in meinem Ex-Verein in Pirna erinnerte – Gynäkologenmässig muss man mit beiden Händen durch eine enge Öffnung hindurch diffizile Arbeiten ausführen. Schon das Einfädeln der Hände, zum Teil bis zum Ellbogen, war ein Kunststück – dabei dann aber die mit nur zwei Fingern gehaltenen Scheiben und Muttern nicht nur nicht zu verlieren, sondern auch noch korrekt zu montieren, ohne auch nur ansatzweise etwas zu sehen, während die Sonne auf den Schädel brennt, grenzt wohl an Zauberei...

Am **Donnerstag** war zu unserer Überraschung keine Schleppmöglichkeit vorhanden, da Helmut einen Termin zur fliegerärztlichen Untersuchung wahrnehmen musste, wir aber auch keine Winde organisiert hatten. Die Wetteroptik war früh auch nicht so toll, es gab mal wieder dichtere Wolken und ab und an etwas Feuchtigkeit und wurde erst gegen Nachmittag besser. Während Rene und Jörg noch die korrekte Einstellung der Umlenkhebel des Fahrwerksantriebs durchführten (deren Fehleinstellung wahrscheinlich der Grund allen Übels war), stellte ich meine Radbremse nach und führte erfolglos Upgrades und Downgrades der Software meines Varios durch. Letztlich rief ich bei Air Avionics (früher Butterfly) an und bekam prompt die allerneueste, noch nicht veröffentlichte Software-Version zugeschickt. Update draufgespielt, und siehe da, es scheint zu funktionieren. Super Service!

Am Nachmittag begaben sich Roman, Rene und Jörg nochmal auf eine Biketour über die teils asphaltierten, teils sandigen und teils schlammigen Wege. Resultat: Nachdem die LS wieder ganz war, hatte jetzt Renes Bike einen Fahrwerksschaden... Zum Glück ist keinem was passiert, und weil alle ungewöhnlich zeitig wieder da waren, konnten wir den Abend in Apels Alter Mühle gemütlich ausklingen lassen. Für mich war es ja bereits mein Abschiedsessen.

Der **Freitag** begann für mich mit ungewöhnlich viel Hektik: IO aufbauen, Zelt leerräumen und trocknen lassen, Frühstück, Zelt abbauen und ins Auto schmeissen, IO abkleben, reinsetzen und losfliegen. Zwischendurch erstaunlich die Vorbereitungen für den Bannerschlepp mit der Wilga beobachten: Wilga startet und fliegt eine kurze Platzrunde, richtig schön sportlich in etwa 30m über dem Wald. Direkt vor der Flugplatzkneipe (auf dem Rollweg) werden 2 Stangen aufgestellt, zwischen diesen ist ein Seil gespannt, an welchem das Banner hängt. Die Wilga mit „Fanghakenseil“ fliegt tief über die Stangen, fängt das gespannte Seil, und zieht das flatternde Banner steil in die Luft. Was macht das Ganze so spannend: Anstatt die in Reinsdorf ausreichend vorhandenen Flächen (z.B. 2.5km Motorflugpiste, ebenso lange Segelflugpiste, oder den inzwischen frisch gemähten Platz dazwischen) zu nutzen, erfolgt der Anflug zum Fangen des Banners direkt vor der Beiz über dem Rollweg. 30m vor den Stangen steht Ulla mit Funkgerät und kommandiert die Wilga. Etwa 100m dahinter steht die IO frisch montiert vor ihrem Hänger. Weitere 100m weiter beginnt der Wald. Würde irgendetwas schief laufen... Spektakulär aussehender Stunt jedenfalls, wahrscheinlich braucht man das als ehemaliger Jagdflieger auch irgendwie. Hat ja auch sauber geklappt, gleich beim ersten Versuch.

Jörg (oder die IC?) war jedenfalls fluggeil und zu diesem Zeitpunkt schon in der Luft, er startete kurz nach Michi Ebel in der ASW22BLE. Der Plan: Einmal rund um Berlin (ein langer Traum!) und dann schauen wir weiter. Gemäss Vorhersage sollte das Wetter für diesen Plan ideal sein. Am frühen Nachmittag war die Umrundung des Berliner Luftraums denn auch geschafft, und er verlängerte den Flug entlang der polnischen Grenze bis nach Görlitz im südöstlichen Zipfel Deutschlands. Absolut keine Tiefpunkte, knackiges Steigen, Basis ansteigend bis 2500m – dieser wunderbare Tag war ganz grosses Kino, ein echtes Schmanke. Ein Schnitt von 89km/h über 630km und 545 Punkte war die Folge für Jörg. Leider hat er den Ring nicht ganz geschlossen sonst hätte es noch eine ganze Menge Extrapunkte für die Dreieckswertung obendrauf gegeben.





Jörgs Flug im grösserem Massstab („the big picture“)

Wir anderen mussten etwas länger warten, da die Wilga ja Bannerschlepp machte und deshalb der Schlepper aus Oehna zu Hilfe kam, ein recht neues Ultralight, das leider unter den hohen Temperaturen litt. Das Temperaturproblem wurde natürlich noch dadurch verschärft, dass gleich am Anfang der 750kg schwere Nimbus 3T von Klaus Engelhardt sowie Hermanns ASK21 geschleppt werden mussten – die 21 wurde dann auch bereits in etwa 250m Grund rausgeschmissen. Nach kurzer Abkühlpause kam ich dann in die Luft. Ich hatte mir für den Tag die Aufgabe Reinsdorf-Klix–Auerbach-Reinsdorf (453km FAI-Dreieck) gesteckt. Die Lausitz war gut vorhergesagt, und eine Umrundung des Dresdner Luftraums hatte ich auch noch nie – ausserdem würde sich die Gelegenheit bieten, meinem Ex-Verein in Pirna hallo zu sagen. Das Erzgebirge (Gebirgszug entlang der deutsch-tschechischen Grenze südwestlich von Dresden) müsste thermisch auch sehr gut werden. Knackpunkt würde hauptsächlich der Rückflug durch das thermisch weniger gute Gebiet zwischen Dresden und Leipzig werden.

Ich klinkte dann auch recht früh, erwischte über dem Wald einen guten Bart (etwa 2.5-2.8m/s) und flog ab. Es hatte sich schon in den letzten Tagen gezeigt, dass insbesondere die (Nadel)Wälder auf dem Fläming zuverlässige und starke Bärte erzeugten.



Rechts hinten der frisch gemähte Fluplatz Reinsdorf; Morgenthermik

In Flugrichtung waren die Wolken noch nicht so gut entwickelt, und wie sich kurz hinter Dahme zeigte, zogen die Wolken auch noch nicht recht (oder ich hab mich dumm angestellt). Jedenfalls verlor ich in schwachem Steigen etwas Zeit (nebenbei organisierte ich aber auch das Wasserlassen). Wahrscheinlich hätte ich einfach noch etwas mutiger vorfliegen sollen. Ich flog dann auch bald weiter, und ab Spremberg lief es dann deutlich besser mit Bärten von um die 1-2m/s. Ich zielte nun direkt aufs Kohlekraftwerk Schwarze Pumpe. Über dessen mittlerem Kühlturm zeigten Wolkenfetzen an, dass das Kraftwerk nicht nur im Leerlauf lief. Nach kurzem Suchen hatte ich den Bart – etwa 3.5m/s rund, deutlich weniger turbulent als ich das auch schon erlebt habe.



Kraftwerksthermik und wieder mal Lausitzer Seen von oben

In etwa 200m musste ich aufgrund der sich immer neu bildenden Kondensationsfetzen weiter. Der Weg nach Klix war unkompliziert, und direkt hinter meinem Wendepunkt ging es wieder schön hoch, Basis ca. 2100m. Bei Bautzen habe ich kurz Franzl angerufen, als ich das Haus ihrer Verwandten überflog.



Talsperre und Stadt Bautzen, im Hintergrund der Flughafen.

Nun war ich in bekanntem Terrain, von Pirna aus hatte ich diese Gegend ja in früheren Jahren schon oft gesehen. Ich setzte Kurs auf die schöne „Sächsische Schweiz“ (auch bekannt als Elbsandsteingebirge), hielt mich aber etwas südlich des Dresdner Luftraums, da die Wolken im etwas hügeligeren Gelände nahe der tschechischen Grenze besser aussahen. Bei Neustadt tankte ich nochmal etwas Höhe, merkte aber auf dem Weiterflug ins Elbsandsteingebirge, dass die Wolken nicht mehr so optimal zogen bzw. ich das Steigen nicht richtig fand. Südöstlich von Pirna, direkt über der Festung Königstein, fädelte ich wieder ein, das Steigen war aber teils deutlich schwächer als zuvor. Ich flog dementsprechend eher vorsichtig weiter Richtung Erzgebirge und testete verschiedene, teils schön dunkle Wolken aus, die aber alle kein sinnvolles Steigen offerierten. Auch die Optik Richtung Erzgebirge gefiel mir nicht – weniger klar gezeichnet, irgendwie verwaschen / zerfleddert. Eventuell zeigte sich hier der Einfluss des durchaus vorhandenen Südwindes, der nördlich des Erzgebirgskamms ein Lee erzeugte. Daher entschied ich mich zum Rückflug über die Lausitz, die sich ja als sehr gut erwiesen hatte. Über Funk grüsste ich die Kameraden in Pirna, tatsächlich erinnerte man sich noch an mich 😊

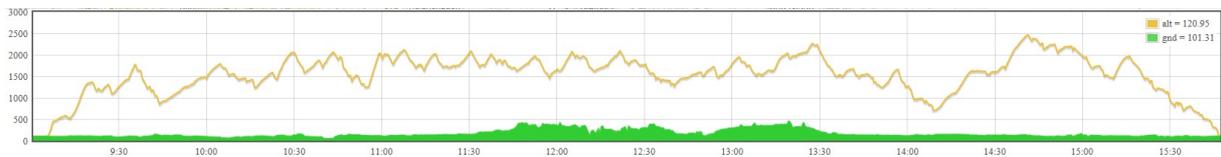
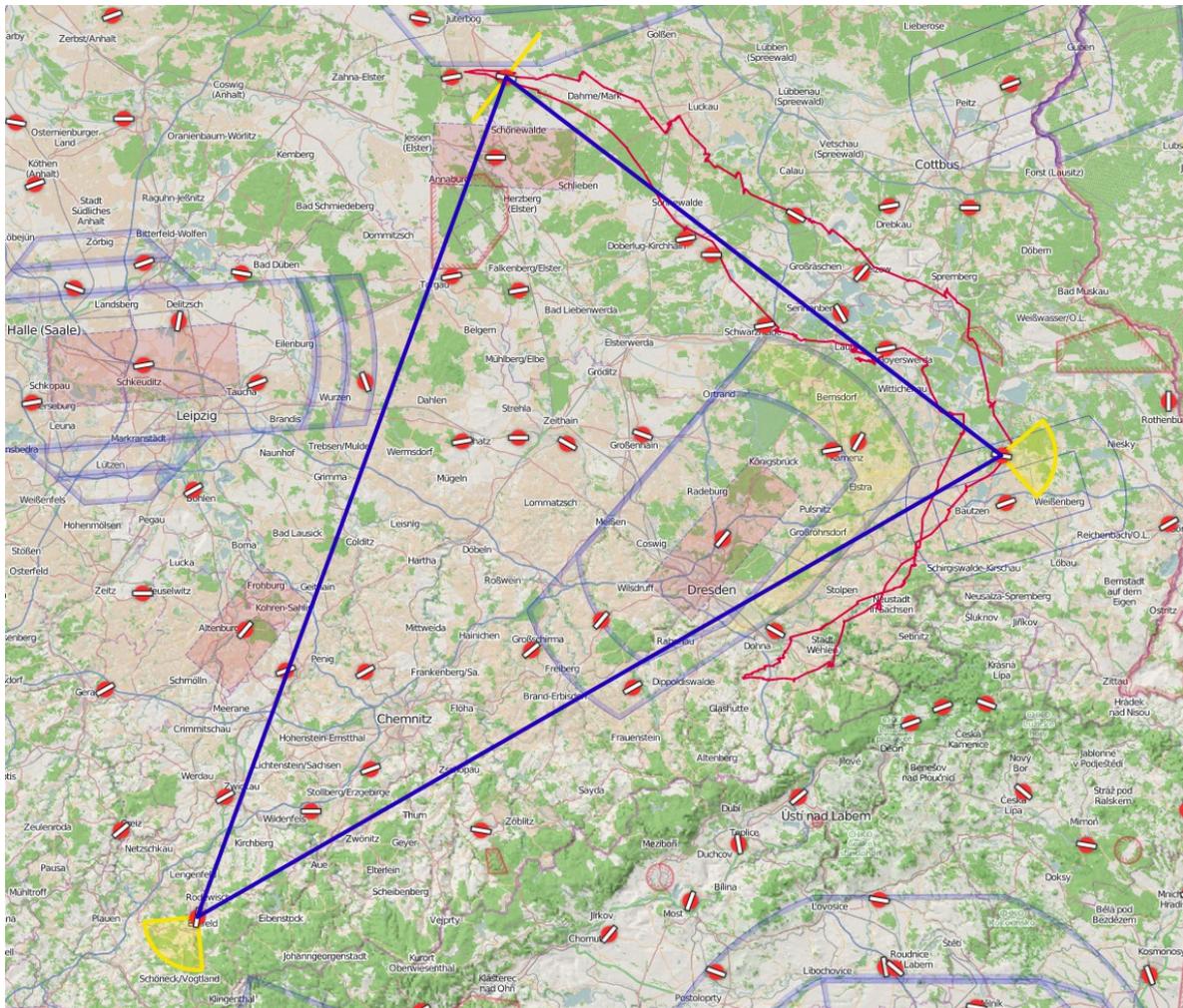


Überblick über die Sächsische Schweiz: vorn die Festung Königstein, in der Elbschleife der Lilienstein, stromauf am Fluss Bad Schandau und am Horizont rechts die Böhmisches Schweiz.

Ein paar Wolken später in wieder besserem Steigen war ich um die östliche Ecke des Dresdner Luftraums herum. Die Optik (und die Kommentare im Funk) deuteten an, dass es langsam abtrocknete und es an der Zeit ist heimzukehren. Ich überlegte wieder auf das Kraftwerk Schwarze Pumpe zu zielen, entschied mich aber für einen etwas westlicheren Kurs, um mir die Flugplätze Kamenz und Nardt (bei Hoyerswerda) als Optionen zu behalten. Rund um die Kraftwerke sind aufgrund der grossen Tagebaue, Wälder und Seen (Fachterm: geflutete Tagebau-Restlöcher) die Landemöglichkeiten nur eingeschränkt, und ich wollte kein Risiko eingehen. Es funktionierte an sich auch recht gut, bei Hoyerswerda machte ich nochmal schön Höhe in einem 2m-Bart. Anschliessend traf ich jedoch starkes, grossflächiges Saufen, das mich zu einem schnellen Haken Richtung Westen (Nardt) bewegte. Schnell fand ich mich auf 750m (600m GND) wieder, die Platzfrequenz von Nardt bereits gerastet, drauf und dran die Rückschleppmöglichkeiten zu erfragen. Mit etwas Geduld fand ich dann aber doch einen 1m-Kern, der sich nach oben hin immer besser entwickelte. Noch unter der gleichen Wolke traf ich einen weiteren, der mich mit 2m/s bis an die Basis trug (jetzt bei 2500m) – welch Erleichterung! Der Heimflug war jetzt so gut wie sicher, auch wenn Richtung Nordwest dieses grosse blaue Loch wartete. Ich folgte vorerst den letzten schönen Wolken entlang der Dresdner Luftraumgrenze bis etwa Schwarzheide und setzte dann Direktkurs Richtung Reinsdorf über Finsterwalde. Für den Endanflug auf Reinsdorf fehlten nur etwa 100m. In 1500m erreichte ich ein paar Fetzen über Finsterwalde, die die Folge eines 1.5-2.5m Bartes waren. Wieder auf 2000m und deutlich über Gleitpfad konnte ich entspannt zum Anflug auf Reinsdorf ansetzen. Die Wälder, die unter mir vorbeiglitten, trugen jetzt alle noch erstaunlich gut, obwohl lange keine Wolke mehr zu

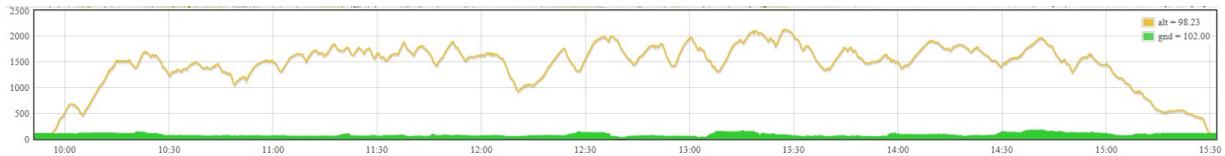
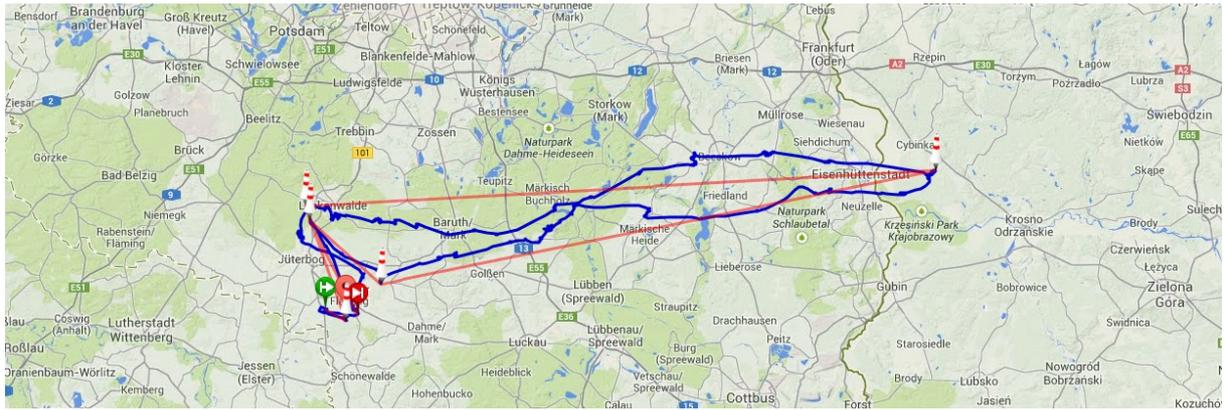
sehen war. Ich verlängerte den Flug denn auch nochmal um knapp 10km bis Oehna, entschloss mich dann aber zur Landung – auf mich wartete ja noch eine 2.5h-Autofahrt...

Hier die Darstellung von Aufgabe und Flugweg (www.prosoar.de):



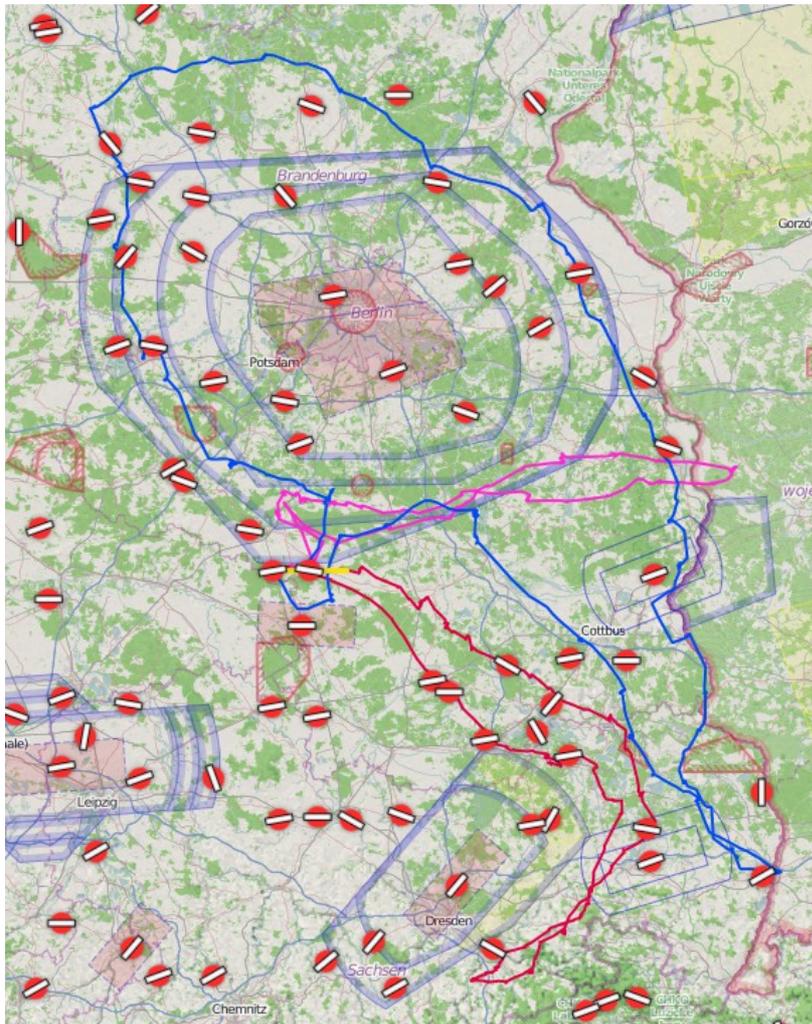
Nach der Landung wurde die gute IO schnellstmöglich in den Hänger gesteckt, und ich verabschiedete mich aus Reinsdorf um noch 3 entspannte, heiße Tage mit Freunden und Franzi beim Camping an der Hohenwarte-Talsperre in Thüringen zu verbringen. Kurz vor 23:00 kam ich dann auch dort an – geschafft, aber verdammt glücklich über diesen tollen Tag, der mir mit 372km noch 418 OLC-Punkte einbrachte.

Roman und Silvan versuchten ihr Glück anfänglich Richtung Norden, wendeten dann aber die Nase nach Osten und trieben den Twin bis deutlich hinter die polnische Grenze und zurück. Fast 300km in ca. 5:30h ergaben auch 337 OLC-Punkte.



Und auch bei Rene klappte es endlich, er war gemäss Funk ebenfalls im deutsch-polnischen Grenzraum unterwegs und genoss den Tag.

Das folgende Bild zeigt alle 3 SGN-Flüge von Reinsdorf an jenem Tag (blau: IC; pink: Twin; rot: IO):



Schliesslich noch zu erwähnen: Hermann flog an diesem Tag mit der ASK21 in Richtung Nordwesten bis Berliner Heide, legte die zweite Wende nach Pritzwalk im Nordosten und machte sich dann auf den Heimweg. Leider schaffte er es nur noch bis Lüsse, so dass der Flug „nur“ 496km und 678 Punkte ergab. Wohlgemerkt mit einer ASK21. Kommentar im OLC: „Herzlichen Dank an die Schweizer Fliegerfreunde für die fixe Rückholtour und ihren unschlagbaren Service.“

Den Samstag liessen die Jungs dann ruhig angehen: Rene wollte die LS nochmal gründlich putzen, um sie nach Schweizer Manier lupenrein zu übergeben. Roman und Silvan „windeleten“ noch ein bisschen mit Jörg, um die Windenausbildung zum Abschluss zu bringen bzw einfach ein bisschen zu trainieren. Bei bis zu 36°C im Schatten hatten sie an diesem aussergewöhnlich heissen Tag keine Lust zu grossen Taten und bereiteten sich schon langsam auf die lange Heimfahrt am Sonntag vor.

PS: Die meisten Kilometer von uns hat übrigens mein Auto in diesem Urlaub zurückgelegt: Auf der Rückfahrt knackte ich die 3000km-Marke (das beinhaltet aber auch zwei Fahrten nach Dresden und einige Umwege).

Zusammenfassung:

- Super Thermik, superschöne Flüge!
- Wenig Beschränkungen durch Luftraum und Gelände -> einfaches Fliegen auch für Einsteiger
- Aussenlandungen einfach möglich, entweder auf einem der vielen Flugplätze oder auf den grossen Feldern
- Nette Leute überall, ausser am „Truckergrill“
- Viel Spass!
- Die Schleppmöglichkeit sollte man möglichst immer am Vortag organisieren