

Streckenflugehrgang mit dem LVN Discus

Die ganze Geschichte fing schon ein halbes Jahr vor dem Streckenflugehrgang 2016 in Celle/ Scheuen an, denn im Winter 2015 habe ich den Antrag gestellt, ob die Möglichkeit bestünde, den LVN Discus in diesem Zeitraum zu bekommen. Als ich erfuhr, dass ich das Flugzeug bekommen würde, habe ich mich wahnsinnig gefreut, weil das wirklich ein Leistungssegelflugzeug ist, mit dem man richtig viel Strecke legen kann und normalerweise auf Deutsche Meisterschaften geht. Die Zeit verging, und als ich dachte, mein Glück könne nicht besser werden, habe ich das Flugzeug sogar eine Woche früher bekommen, d.h. ich bekam das Flugzeug für 3 Wochen - im Zeitraum vom 10.07. bis zum 28.07.2016. In diesem Bericht beschreibe ich die interessantesten und schönsten Erlebnisse, die ich mit dem LVN Discus erlebt habe.

Ehrlich gesagt fand ich das Wetter beim Streckenflugehrgang und im Allgemeinen erstaunlicherweise gut. Meine ersten Starts habe ich am 10.07 bei mir am Heimatflugplatz „Großes Moor“ gemacht. Mäßige Winde und Thermik waren vorhergesagt und ein Gewitter das niemals gekommen ist. 10 Starts habe ich dann an dem Tag gemacht, um mich zu vergewissern, dass ich alles am Flieger geprüft und verstanden habe. In meinem Verein haben wir schon etwas kompliziertere Navigationssysteme und Logger, aber so etwas Modernes wie einen LX Zeus, das war für mich nicht nur ein Luxus, sondern auch etwas, womit ich mich auseinandersetzen musste. Mit der Zeit wurde aber die Bedienung vom LX Zeus einfacher für mich und logischer nachzuvollziehen.

Am ersten Tag des Streckenflugehrgangs durften wir frei Fliegen und die Ortschaften erkunden. Das Wetter war relativ gut mit mäßiger Thermik. Als wir alles aufgebaut hatten und es los ging wurden sehr viele Lenticularis Wolken sichtbar; ein Zeichen für Wellen. Nach meinem ersten Start habe ich sofort was von dieser Thermik zu spüren bekommen und bin gut hochgekommen. Als ich später im Flug war bin ich mit dem Wind ein Stück Richtung Nordosten weggeflogen bis ich die ASW15 (JS) im nächsten schwächeren Bart erreicht hatte. Nach langem Zentrieren der Thermik, sind wir - wieder in Platznähe - doch noch gut hochgekommen. Ich habe mich danach entschieden, gegen den Wind zur nächsten Wolke zu fliegen ohne darüber nachzudenken, dass die gestörte Thermik in der wir uns befanden ein Indiz für die allberühmten Rotoren gewesen ist. Die ASW 15 ist dann aber in eine wunderschöne Welle eingestiegen und hat uns mal wieder gezeigt, dass die Wellenfliegerei im Norden auch gut möglich ist. Es war jedenfalls ein lehrreicher Flug zum Thema Wellenfliegerei.

Am nächsten Tag ging es richtig los mit dem Streckenflug. Das Wetter war ideal für unseren ersten Überlandflug, und wir waren alle schon aufgeregt und konnten es nicht erwarten, in die Lüfte zu kommen. Die eingeteilte Aufgabe war ein FAI angemeldetes Dreieck von Scheuen nach Nienburg, direkt nach Hoepen und durch die freigegebenen Schießgebiete wieder zurück nach Celle. Insgesamt waren das ca. 183 km. Als wir die Aufgabe beendet hatten, bin ich mit meine Trainerin noch an ein paar Wolkenaufreihungen entlanggeflogen, bis hinter Wolfsburg und wieder zurück, sodass wir insgesamt 302 km geflogen sind. Es war bemerkenswert zu sehen und zu erleben, was man mit so einem leistungsfähigen Segelflugzeug machen kann. Aber dieser Eindruck war nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was mich noch erwarten sollte....

Auch am dritten Tag sind wir über Land geflogen. Unsere Aufgabe war es, ein 217 km - Dreieck von Scheuen aus in Richtung Nordosten zum Fernsehturm Zernie TV, dann in Richtung Südosten zum Bahnhof in Mieste und in westlicher Richtung mit Rückenwind zurückzufliegen. An diesem Tag haben wir die Aufgabe mit einem 70er Schnitt gut geschafft, aber das Besondere für mich an diesem Flug war, dass die Wetterlage zum Teil sehr trocken

gewesen ist und wir uns sehr viel mit dem orografischen Entstehen von Thermik beschäftigen mussten, um hochzukommen.

Aufgrund der Wetterverhältnisse entschieden sich die Trainer an den zwei folgenden Tagen dazu, die Fliegerei zu neutralisieren.

Wie bei jedem Langstreckenfluglehrgang wurde auch dieses Mal ein internes Vergleichsfliegen durchgeführt. Das Wetter am sechsten Tag war optimal dafür, weil relativ wenig Wind mit sehr geringen thermischen Störungen, die durch eine Wolkenabdeckung verursacht wurden, sich geradezu dafür anbot. Erst später bei der Siegerehrung stellte sich heraus, dass ich den 2. Platz erreicht hatte. Das hat mich natürlich sehr glücklich gemacht!

Am siebten Tag sind wir mit unserem neuen Trainer sehr spannende 350 km geflogen. Im ersten Teil des Fluges sind wir super hochgekommen und problemlos bis zur ersten Wende gekommen. Als wir uns dann aber der zweiten Wende näherten, mussten wir die 1500m die wir hatten, innerhalb einer riesen Überentwicklung, die alles abgedeckt hatte, bis zum Wendepunkt abgleiten und zurück in die Sonne. Bis wir den nächsten Aufwind erreicht hatten, waren wir schon auf ca. 650m. Als wir seitlich rausgeguckt haben konnten wir richtig schön sehen wie sich aus dieser Überentwicklung ein richtig heftiger Regenschauer entwickelt hatte, der vor ein paar Minuten unserem Flug ein ganz anderes Schicksal erteilt hätte. Außerdem mussten wir auf dem Weg zurück richtig lange Strecken abgleiten, bis wir die nächste Wolke erreicht hatten. Inzwischen hatten wir einen unserer Teamkameraden aus dem Blick verloren und wussten nicht mehr, wo er war. Am Ende war ich nur froh, dass wir diese Aufgabe geschafft haben.

Am achten Tag wurde eine kleine interne Meisterschaft durchgeführt. Die Aufgabe war nicht schwierig, jedoch war die Wetterlage sehr anspruchsvoll. Wir hatten sehr viele verteilte und rasch entwickelnde Schauer die diese Strecke ziemlich erschwerten. Trotz interner Meisterschaft bin ich im Team morgens losgefliegen, weil wir der Meinung waren, dass wir das Wetter lieber um die Uhrzeit ausnutzen sollten. Nach ungefähr 1,5 Stunden und 60 km auf dem Navi mussten wir aber leider unseren Flug auf einem Acker bei Witze beenden. Nichtsdestotrotz war es schönes Erlebnis, vor allem die spannende Fliegerei zwischen - und z. T. - in den Schauern. Dazu gab es natürlich auch eine Siegerehrung, bei der unser Team den dritten Platz belegte. An diesem Tag sind mit uns ungefähr 9 Flugzeuge außen gelandet. Ich fand es total witzig, wie wir uns alle versucht haben Richtung Schwarmsted zwischen zwei Überentwicklungen und einem blauen Loch hoch zu kurbeln.

Am nächsten und für uns wetterbedingt leider letzten Tag ging es gleich weiter mit dem nächsten Überlandflug. Uns wurde eine Aufgabe von ca. 370km zugeteilt. An diesem Tag habe ich die Aufgabe sogar auf 406km verlängert, dabei bin ich ganz schön ins Schwitzen gekommen. In diesem Flug bin ich nämlich drei Mal bis auf 300m AGL gesunken. Zwei Mal war ich 200m – 300m (gefühlte 400m) tiefer als meine Gruppe. Das war das erste Mal, dass ich mich aus so einer Höhe gerettet habe. Ich war nach dem Flug fix und fertig, denn ich war mental und seelisch auf eine Außenlandung vorbereitet. Dementsprechend war ich natürlich total glücklich, wieder am Platz angekommen zu sein. Ein sehr tolles Gefühl. Dieses Erlebnis hat mir auch gezeigt, dass ich in solchen Situationen nicht sofort aufgeben muss, sondern ganz offen und positiv zu bleiben.

Ich bedanke mich sehr herzlich bei dem Landesverband Niedersachsen, dass sie mir dieses Flugzeug anvertraut und zur Verfügung gestellt haben.

Meine Zeit mit dem LVN Discus war unvergesslich!