

13. Canitzer Streckenflugwoche 2006 mit Rekordergebnis

Das Team „IRL“ war dabei



Obwohl sehr lange alle Zeichen darauf hin deuteten, dieses Jahr einmal nicht an der Canitzer Streckenflugwoche teilzunehmen, haben wir uns wieder überreden lassen, die persönlichen Kontakte zu den Fliegerkameraden in Riesa sind in den letzten Jahren doch sehr eng geworden. Das dieses mal nur aus zwei Mann, nämlich Jens und meiner Wenigkeit bestehende „Team IRL“, startete am 1. Juni morgens um 6 Uhr. Jens mit unserer ASW 19 von seiner neuen Heimat Bad Überkingen und ich mit dem Wohnmobil von Waiblingen aus. Gegen 13.30 Uhr trafen wir dann gemeinsam in Canitz ein. Die Begrüßung war wie immer sehr herzlich und der erste Gang führte natürlich zum Bierwagen.

Am Eröffnungstag, dem 2. Juni, begrüßte der 1. Vorsitzende Gunther Glöditz alle Teilnehmer auf dem Traditionsflugplatz Riesa-Canitz. Hauptflugleiter Lutz Scholz und Wettbewerbsleiter Jörn Uwe Pohl erklärten die Regeln und Wettbewerbsbestimmungen. Danach ging es aber gleich in die Vollen. 16 Teams in der „Kleinen Klasse“ unter Index 100, 14 in der „Großen Klasse“ ab Index 100 und fünf in der „Gemischten Klasse“ über Index 108, warteten angespannt auf die Tagesaufgaben. Das Wetter sah sehr vielversprechend aus, so dass sich die Wettbewerbsleitung zu einem Viereck von 300 km in der Kleinen Klasse, 381 km in der Großen Klasse und 454 km in der Gemischten Klasse entschloss. Durch einen Absauffer auf dem 2. Schenkel verlor die IRL zu viel Zeit. Die dann schnell zusammen brechende Thermik reichte Jens nicht ganz nach Hause. Sieben Kilometer vor dem Platz endete der Flug. Tagesplatz acht war das Ergebnis dieses Tages.

Der 2. Wertungstag am 3. Juni sah nicht so Erfolg versprechend aus. Eine von Westen herannahende Störung erlaubte nur ein kleines nutzbares Wetterfenster. 110 km in der „Kleinen Klasse“, 127 km in der „Großen Klasse“ und 142 km in der „Gemischten Klasse“ waren die zu bewäl-

tigenden Aufgaben. Heute war ich an der Reihe. Der Abflug gestaltete sich noch einigermaßen problemlos, obwohl die hohe Schichtbewölkung der Störung bereits den 1. Wendepunkt Torgau erreicht hatte. Ein langer Gleitflug, der 12 km vor der 1. Wende begann und 15 km nach der Wende in 400 m über MSL endete, gab mir wenig Hoffnung, den Flug nach Hause zu bringen. Nach der Auswahl eines geeigneten Landefeldes versuchte ich noch mal mein Glück mit dem Abfliegen der Waldkanten. Nach mehreren Versuchen konnte ich 0,5 m zentrieren, die sich dann zu 1,5 m steigerten. 400 m Höhengewinn erlaubten mir dann den Sprung zu den gut aussehenden Wolken in Richtung 2. Wende Finsterwalde. Von diesem Zeitpunkt an war der Rest der Strecke nur noch Formsache. Die Überraschung war groß, als am späteren Abend die Wertung bekannt wurde. Tagesplatz 1 war der Lohn der Mühe und ein Rucksack voller Riesaer Nudeln wurde beim Briefing am nächsten Tag verteilt. In der Gesamtwertung konnten wir uns damit auf den 6. Gesamtplatz verbessern.

Der 4. Juni, Pfingstsonntag, wurde bereits früh neutralisiert, da keine Aussicht auf ein fliegbares Wetterfenster bestand. Ein

Ausflug in ein Bergbaumuseum im ehemaligen Braunkohlerevier von Lauchhammer erlaubte uns dann doch noch, den Boden zu verlassen. Beim Besteigen der Förderbrücke F 70, übrigens eine der größten Förderbrücken dieser Art in Europa, konnten wir immerhin 74 m über GND erreichen, was bei Windgeschwindigkeiten von 12 – 14 m/sec eine ziemliche Herausforderung darstellte.

Am Pfingstmontag, den 5. Juni, bestand eine Minimalchance auf ein kleines Wetterfenster, was genutzt werden könnte. Leider war dieses so klein, dass es offensichtlich von niemand bemerkt wurde. Um 14.30 Uhr wurde die letzte Klasse neutralisiert. Beim anschließenden Besuch im Thermalbad von Bad Liebenwerda wurde dann der durch die eher herbstlichen Temperaturen ausgekühlte Körper wieder auf Normaltemperatur gebracht.

Der 6. Juni wurde bereits beim Briefing mit Unterstützung der ersten Regenschauer neutralisiert. Wir entschlossen uns zu einem Besuch von Dresden.

Ein Besuch der Semperoper, des Zwinger, der wiederaufgebauten Frauenkirche, der Gläsernen Manufaktur und den vielen anderen Sehenswürdigkeiten Dresdens, machten diesen Tag sehr ab-





wechslungsreich. Die für den Abend angesetzte Tagesaufgabe auf der Bowlingbahn, bei der die Klassen gemischt wurden, konnte der Wettbewerbsleiter seine wahre Stärke unter Beweis stellen und entschied diese Disziplin für sich. Es wurde aber gemunkelt, dass dieser Sieg nur dadurch zu Stande kam, da zu dieser Disziplin keine Logger gebraucht wurden. Mittwoch, der 7. Juni. Heute kann wieder geflogen werden. 314 km in der „Kleinen Klasse“, ein AAT mit 400 – 475 km in der „Großen Klasse“ sowie 464 km in der „Gemischten Klasse“, sollten bewältigt werden. Heute war Jens wieder an der Reihe und er hatte dieses Mal einen super Tag. Um die Wendepunkte Burg, nordöstlich Magdeburg und Drewitz, nordöstlich Cottbus, um die jeweils eine 10 km Tonne lag, schaffte er mit 453 km den 2. Tagesplatz. In der Gesamtwertung hieß dies jetzt Platz 4 für das Team IRL.

Donnerstag, der 8. Juni. Nachdem die „Kleine Klasse“ gestern geschlossen ihre Rückholer in Anspruch nehmen mussten, wurde heute für sie eine Motivationsaufgabe ausgeschrieben. 254 km sollten sie heute bewältigen. Die „Große“ und „Gemischte Klasse“ sollte ein FAI-Dreieck mit den Wendepunkten Burg und Rudolstadt im Thüringer Wald fliegen. 464 km waren zu absolvieren. Schwache Steigwerte erschwerten anfangs das oben bleiben bis zur Öffnung der Abfluglinie. Der Abflug in 1000 m MSL sollte auch bald seine Folgen haben.

Bereits nach 15 km musste ich mich mit dem Gedanken einer frühen Außenlandung befassen. In 300 m über Grund kam aber dann doch noch der rettende Bart.

Unser LX 5000, welches uns den ganzen Wettbewerb schon Ärger bescherte, schien heute einen besonders schlechten Tag zu haben. Zehn Ausstiege innerhalb der ersten 35 km machte die Sache nicht gerade zum Vergnügen. Einziger Trost war, dass der Logger immer weiter aufzeichnete. Ab Torgau verlief der Flug problemlos bis zur ersten Wende, welche um 15.30 Uhr Loc umrundet wurde. In

Richtung Rudolstadt gab es ebenfalls keine Probleme bis zur Höhe Laucha, dort konnte kein richtiges Steigen gefunden werden und auch die Wetteroptik in Richtung 2. Wende war nicht gerade zum Jubeln bestimmt.

Die Zeit war ebenfalls gegen uns. Südlich Weimar besserte sich die Situation aber wieder zusehends und die Wende empfing uns mit satten 4,8 m/sec. In der Zwischenzeit war es 16.52 Uhr und wir mussten noch 151 km bis Riesa-Canitz zurücklegen. Bis Gera lief es auch noch ziemlich glatt. Gute Steigwerte und Basis Höhen von 2200 m ließen uns schnell vorankommen. Ab Gera wurden die Wolkenabstände größer und die Steigwerte schlechter. Eine Abschirmung tat ihr Restliches dazu. Jetzt hieß es vorsichtig fliegen und alles Steigen mitzunehmen. Da mein Rechner sich zeitweise weigerte, die Richtung und Distanz anzuzeigen, war ich mir nicht sicher, ob die Höhe über Gleitpfad stimmte. Aber es sollte passen. 7:15 Std. nach dem Start war ich wieder am Boden. Tagesplatz 3 war der Lohn und weiterhin Gesamtplatz 4.

Freitag, der 9. Juni. Heute war wieder Jens an der Reihe. Der Wetterbericht sprach von mäßiger Cumulusthermik, der Himmel zog sich aber immer mehr zu. Eine dicke Abschirmung verhinderte jegliche Sonneneinstrahlung. 343 km in der „Großen Klasse“ und ein AAT von 150 – 210 km in der „Kleinen Klasse“ sollte geflogen werden. Die „Gemischte Klasse“ beschloss, nach erneutem Abrufen des Wetterberichtes, zu neutralisieren. Kurze Zeit später bildeten sich dann doch noch kleine Cumulanten.

Eine Vierergruppe, in der sich auch Jens befand, kämpfte sich mit den langsam sich bildenden Wolken in Richtung 1. Wende Drewitz. 1.50 Stunden für die ersten 60 km war ein nicht gerade hohes Tempo. Auf dem 2. Schenkel Richtung Lüsse wurde das Wetter zusehends besser und die Strecke konnte wider aller Erwartungen sicher bewältigt werden. Tagesplatz zwei für Jens.

Am Samstag, den 10. Juni, dem letzten Wertungstag, sollten eigentlich nur kleine Strecken ausgeschrieben werden, damit alle zur abendlichen Abschlussfeier und Siegerehrung rechtzeitig am Platz waren. 223 km in der „Kleinen Klasse“, 305 km in der „Großen Klasse“ und 358 km in der „Gemischten Klasse“ sollten es aber dann doch noch werden.

Als einer der letzten in der „Großen Klasse“ gestartet, konnte ich sofort gute Steigwerte antreffen. Nachdem die Abfluglinie frei war, entschloss ich mich – auf Grund der hervorragenden Wetteroptik – zu einem frühen Abflug. Anfangs lief es auch ziemlich gut, doch kurz vor Wittenberg konnte ich unter keiner Wolke mehr Steigen finden. Der Grund war vermutlich, dass die Elbauen an dieser Stelle noch ziemlich feucht waren.

In 300 m GND hatte ich wieder einmal meinen Landeacker im Blickfeld, als ich auf der anderen Seite des Dorfes einen Bussard kreisen sah. 0,5 m/sec entwickelten sich langsam aber stetig zu satten 2,5 m. Leider hat die ganze Aktion meinen Vorsprung gegenüber den später Abgeflogenen zunichte gemacht. Die 1. Wende Kösel-Autobahnauffahrt wurde problemlos erreicht. Der 2. Schenkel Richtung Cottbus war gut ausgebildet und gewährte ein rasches Vorankommen. Leider machte sich meine etwas angeschlagene gesundheitliche Verfassung immer heftiger bemerkbar. 40 km vor Cottbus entschloss ich mich, den Flug abzubrechen und Kurs auf Riesa zu nehmen, welche auch schnell mit einem 45 km Endanflug erreicht wurde. Tagesplatz sechs sprang doch noch heraus und unser 4. Gesamtplatz konnte gesichert werden. Das Ziel unter die Top 5 zu kommen, war erreicht.

Dank großzügiger Sponsoren konnten bei der Siegerehrung neben den Siegerpokalen in den drei Klassen wieder sehr wertvolle Preise vergeben werden. Sieger in der „Kleinen Klasse“ wurde das Team Münch/Klein auf ASK 21 vor Brain Rachenberger auf LS 1c und Harald Leh-



mann vom SFC Riesa-Canitz auf Pirat. In der „Großen Klasse“ gab es bis zum letzten Tag ein Kopf-an-Kopf-Rennen, bei dem zum Schluss Sven Thomsen auf Libelle die Nase vorn hatte, gefolgt von Martin Dietze auf Jantar-Standard 3 und Jan Meissner vom SFC Riesa-Canitz auf SZD 55. In der „Gemischten Klasse“ siegte das Team Esposito/Otte auf Duo-Discus vom Sportflieger-Club Stuttgart vor Robert Gruhn auf Jantar 2b und dem Juniorenteam aus dem Saarland Pohl/Kafas auf DG 1000.

Wie in Riesa üblich, bot die Siegerehrung auch wieder einige Überraschungen. Bernd Knösing aus Taucha, der Vorjahressieger und Topfavorit in der „Kleinen Klasse“, landete am 4. Wertungstag bereits nach 22 km. Bei seinem Anruf beim Flugleiter erwähnte er leichtsinnigerweise, dass er jetzt auf Wassersport umsteigen will. Der Veranstalter nahm ihn beim Wort und überreichte Bernd ein Schlauchboot mit Grundausstattung für sein neues Hobby. Nach der Siegerehrung bedankten sich die Pilotensprecher der drei Klassen beim SFC Riesa-Canitz für den tollen Wettbewerb. Es ist jedes Jahr eine Freude, mit welchem Einsatz ein so kleiner Verein eine derart hochwertige Veranstaltung zu Wege bringt. Eine

Tatsache, die mittlerweile nicht nur die Stadt Riesa erkannt hat. Auch der sächsische Luftsportverband kommt an der Canitzer Streckenflugwoche nicht mehr vorbei. War im letzten Jahr noch der stellvertretende Geschäftsführer auf einen Kurzbesuch in Riesa, so liess es sich der Geschäftsführer Lutz Kern nicht nehmen, als Teilnehmer die 13. Canitzer Streckenflugwoche zu bereichern. Dass eine so hochrangige Veranstaltung nicht immer von der Größe des Vereins und der entsprechend großzügigen Infrastruktur abhängt,

zeigt die Canitzer Streckenflugwoche auf eindrucksvolle Weise.

Ein besonderes Lob gilt es auch, der Jugendgruppe des SFC Riesa-Canitz auszusprechen. Zum ersten Mal in diesem Jahr wurde über Internet die Öffentlichkeit zeitgleich von allen Geschehnissen am Platz informiert. Sie schafften es sogar ein räumlich zwar eingeschränktes, aber gut funktionierendes WLAN-Netz zu installieren. Es ist zu erwarten, dass die 14. Canitzer Streckenflugwoche 2007 wieder mit neuen Überraschungen aufwarten lässt.

Zum Schluss noch ein paar Zahlen, die das Niveau dieses Wettbewerbs nochmals unterstreichen. An 6 Wertungstagen wurden in allen drei Klassen mit zusammen

35 Mannschaften bei 188 Starts 814 Stunden in der Luft verbracht und dabei 53879 Streckenkilometer zurückgelegt. Dieses Ergebnis stellte alle bisherigen Streckenflugwochen in den Schatten und der Vergleich mit anderen Wettbewerben braucht nicht gescheut werden. Trotz dieses Topergebnisses hat die Canitzer Streckenflugwoche nichts von ihrem Charme verloren, dies wird von allen Beteiligten bestätigt. Veranstalter und Teilnehmer freuen sich bereits auf die 14. Canitzer Streckenflugwoche 2007.

Werner Irlbeck, Team IRL

- Anzeige -

- Anzeige -

LGM TOTAL PROFESSIONAL SKYSERVICE

Ausbildung für:
 Berufshubschrauberführer CPL(H)
 Privathubschrauberführer PPL(H)
 Instrumentenflugberechtigung IRI(H)
 Musterberechtigungen
 Lehrberechtigung FI(H)
 Motorflugzeuglizenzen

Checkflüge, Umschreibungen, VIP- & Personentransporte, Fracht-, Film- und Fotoflüge, Kontroll- und Bannerflüge, Rundflüge, Incentive Veranstaltungen

LGM Luftfahrt GmbH • City-Airport Mannheim • 68163 Mannheim
 www.lgm-skyservice.com • team@lgm-skyservice.com
 Tel. 0621.328180 • 0621.416035
 Unsere Partner: ADAC • AIR BERLIN • HAPAGFLY

HARTER FFH
 Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule

Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsfliegerschulen

Wir bieten: ATPL – CPL – IR – PPL – Long Range
 VFR Night – Type Rating – IR Checkflüge
 Seminare zum Fernlehrgang

ATPL-Finanzierung kann vermittelt werden
PPL in 4 Wochen: Infos anfordern!

Termine

APTL integrated jederzeit	APTL modular 09.10.06 09.04.07	PPL IR jederzeit
---------------------------------	--------------------------------------	------------------------

Neu: Flightinstructor FI(A) nach JAR-FCL1
 Fordern Sie unsere **aktuelle Lehrgangsübersicht** an oder besuchen Sie uns im Internet: www.ffh-flight-training.de

STUTTGART • FREIBURG • KARLSRUHE
 79108 Freiburg • Tel. 07 61 / 500579 • Fax 07 61 / 50 6579
 70794 Filderstadt • Tel. 0711 / 7359000 • Fax 0711 / 7359001
 E-mail: info@ffh-flight-training.de

Drei Standorte • 10 Trainingsflugplätze • Moderne Unterrichtsräume • CBT