



Hohenloher Vergleichsfliegen und Trainingsflüge zwischen den Wettbewerbstagen

Carsten Sonyi

20. Juni 2018

1 5.5.: blau und tief

Gleich am ersten Wettbewerbstag wurde die Leistungsklasse aufgrund der schlechten Wetteraussichten (Blauthermik bis ca. 750m AGL) neutralisiert. Die zuerst geschleppte Gemischte Klasse wurde auf die Strecke geschickt. Der erfolgreichste Pilot startete um 15:30 Uhr lokal und kam immerhin 61km weit. Für mich war es eher eine Aufrüstübung mit dem Mosquito, aber ich konnte den Tag gut nutzen, um die anderen Wettbewerbsteilnehmer kennen zu lernen.

2 1. Wertungstag (?)

Am 1. Wertungstag waren immerhin 1000m Blauthermik angesagt. Also gab es natürlich eine Aufgabe, genauer eine 2h AAT. Ich verzichtete auf das Fliegen, da das Gebiet für mich noch gänzlich unbekannt war, die Thermik blau war und ich mir bei 27 Flugzeugen in der Leistungsklasse schon bildhaft vorstellen konnte, dass es auf der ganzen Strecke viel Pulkbildung geben würde. Da ich zudem noch nach der ersten Nacht im Zelt etwas angeschlagen war, entschied ich mich heute gegen das Fliegen und verbrachte den Tag auf der Terasse des Restaurants „Fliegerstübchen“.

Die schnellsten Teilnehmer flogen heute immerhin einen Schnitt von 89km/h bei knapp über 2 Stunden, da die Blauthermik doch über die 1000m AGL hinausging und die Walldürner im engen und Info-Team das Wetter sehr gut nutzen konnten. Damit ging das erste Wochenende des Wettbewerbs bereits zu Ende.

3 blau und tief Nr. 2

Am Montag ist Blauthermik angesagt, die ich nutzen möchte, um mir die Umgebung und Außenlandemöglichkeiten in Flugplatznähe anzuschauen und die Thermik hier im Süden austesten möchte. Auf Wirken von Philipp, der mich zum Hohenloher Vergleichsfliegen und nach Walldürn eingeladen hat, tanke ich heute erstmals Wasser mit dem Mosquito, um auch dieses Fluggefühl kennen zu lernen. Da es beim Mosquito lediglich die Integraltanks und keinen Hecktank für den Schwerpunktausgleich gibt, probiere ich zuerst die Beladung mit 40 Litern. Im Kurbeln muss schon deutlich schneller gekurbelt werden, aber der Flieger beschleunigt spürbar schneller.

Nach dem Abflug saufe ich fast 5km nordöstlich vom Flugplatz ab, nachdem ich im Laufe des ersten Gleitflugs bereits umgedreht habe. Von dort taste ich mich langsam in Richtung Taubertal vor und kann mich über der Autobahnbrücke der A81 im Taubertal wieder ausgraben. Ich fliege weiter in Richtung Würzburg und komme dort erneut in den unteren Arbeitsbereich. Über dem Fußballstadion der Würzburg Kickers löst sich eine Blase ab, die ich erneut nutzen kann. Da ich auf dem Flug bereits wieder viel tief war, möchte ich nun erstmal den Rückenwind von fast 20 km/h ausnutzen und dann in Walldürn landen, da das Wetter mir wenig Freude bereitet. Ich finde noch einen Bart und gleite von da an über diverse Auslöser (Windräder, Kiesgruben, sonnenbeschienene Hänge), doch kein Auslöser will so recht ausreichen. So lande ich auf dem idyllisch gelegenen Segelflugplatz Tauberbischofsheim, der sich bei der Landung eher als ausgewiesenes Außenlandefeld denn als Flugplatz darstellt.



Mosquito auf dem Segelfluggelände Tauberbischofsheim

3.1 Lessons learned

Der Flug, der mit meiner ersten Außenlandung überhaupt endete, war sehr lehrreich. Ich habe einige taktische Fehler ausmachen können, die nur teilweise verwunderlich erscheinen. So hat sich für mich das Wasser an dem Tag nur sehr bedingt gelohnt: Das Steigen war eigentlich zu schwach, dass Wasser einen merklichen Vorteil bringt. Dazu kommt, dass man bei niedriger Arbeitshöhe häufiger tief kommt und sich Gedanken darüber macht, ob man das Wasser ggf. schmeißen sollte. Im entscheidenden Moment am Hang bei Tauberbischofsheim habe ich nicht an die Option gedacht, das Wasser abzulassen, weshalb ich dort mit $-0,1$ m/s integriert langsam von oben in die Platzrunde eingeflogen bin. Erst an der Position dachte ich wieder an das Wasser.

Zudem stellt das Fliegen im Mittelgebirge einfach doch eine andere Art dar als im Flachland. Es gibt lokale Windsysteme zu berücksichtigen und Berg- und Talwind, denen ich heute leider auch zum Opfer fiel.

4 8.5.: Anhängerreparatur und Fachsimpeln

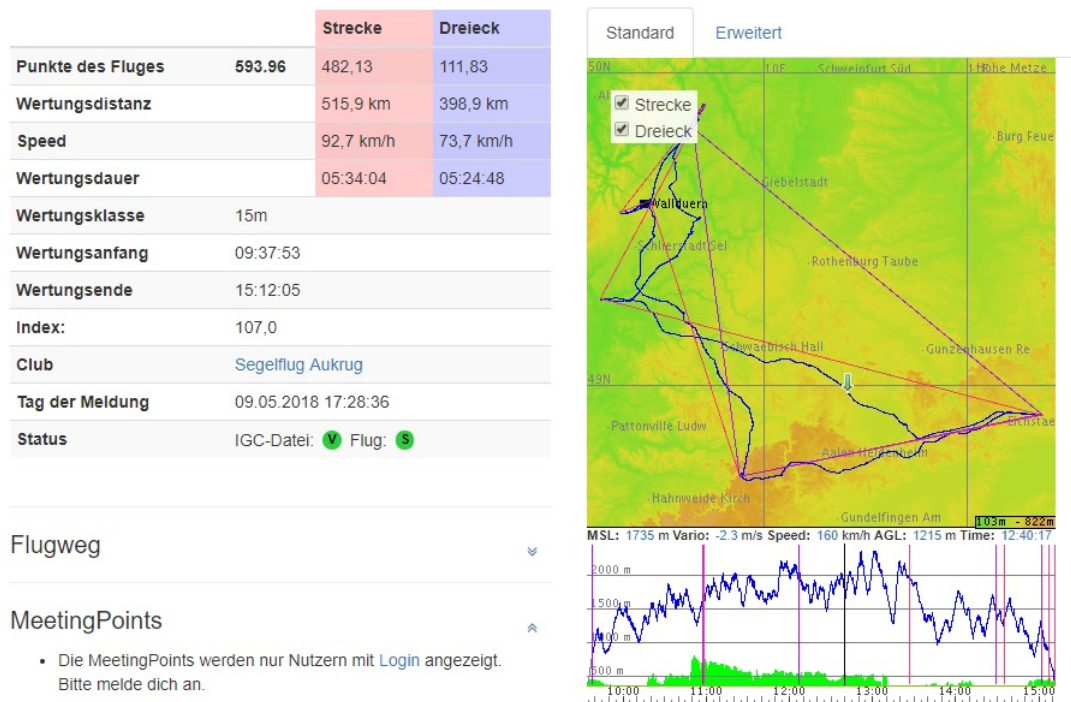
Auf dem Flugplatz Tauberbischofsheim war leider der 13-polige Stecker des Anhängers kaputt gegangen. Nach Ersatzbeschaffung verging dieser Tag nun mit dem Durchmessen der Elektronik des Hängers (Anhängerhersteller halten sich nicht immer an die internationalen Normen bzgl. Farbkennzeichnung der Kabel..). Da der Folgetag gut angesagt war, war mir das jedoch den Tag Aufwand recht, da ich so am Folgetag wieder fliegen können würde.

Nach der Erledigung gab es an diesem Nachmittag und Abend erneut viel Fachsimpelei mit verschiedenen sehr netten Leuten, die zwischen den Wettbewerbstagen ebenfalls auf dem Flugplatz geblieben sind. Abends klingt der Tag am Lagerfeuer aus. Segelfliegen verbindet einfach.

5 9.5.: Hammerwetter

Das Wetter für den heutigen Dienstag ist gut angesagt. Nachdem in der Vorwoche in Landau jedoch die TopMeteo PFD mehrfach 700km versprach und sich Abschirmungen nicht vor 12 Uhr auflösten, gehe ich den Tag sehr kritisch an. Um vorbereitet zu sein, falls sich das Wetter doch gut entwickelt, rüste ich den Mosquito früh mit Sven (DG 800S, GH) und Sven (DG 101G, R8) auf. Dabei kommen wir ins Gespräch über den Tag und Sven (GH) überzeugt mich, auch mal in Richtung der schwäbischen Alb zu fliegen. Zur Kommunikation vereinbaren wir eine Sabbelfrequenz. Ich starte an Position 3 nach beiden Svens und kann tief klinken, da ich gutes Steigen habe. Die beiden Svens fliegen ab und ich fliege ihnen hinterher. 10km später merke ich in 500m AGL, dass die Landschaft langsam wieder größer wird und kurble doch erstmal bis oben. Eine Aufreihung steht 30° zum geplanten Kurs. Ich fliege sie ab und kann ca. 40km nach dem Start Sven in der DG 100 einholen. Im direkten Vergleich sind Unterschiede zwischen Mosquito und DG 100 spürbar.

Etwa auf Höhe des Hornbergs steigen wir auf die Alb. Ich kenne mich hier nicht aus und kreise lieber die ca. 1,5 m/s, bevor ich unter 600m AGL sinke. Sven fliegt wenige km weiter nördlich in 2m/s ein. Als ich genug Höhe habe, fliege ich zu ihm rüber. Etwa 500m unterhalb der Basis hören wir auf zu kurbeln und fliegen eine gute entwickelte Linie in Richtung Nordosten ab. Unter 3m/s wird gar nicht erst eingekreist und die Gleitstrecken werden länger. Kurz hinter Eichstätt wende ich und plane - wie Sven - als nächstes Heidelberg anzufliegen. Mittlerweile sind die guten Linien auch nördlicher angekommen, sodass es zügig (164km mit 124 km/h im Schnitt) voran geht. Etwa 40km vor Heidelberg knackt es auffällig im Funk und die Wolken reichen massiv höher. Da Sven in der DG 800 überlegt, in die Rhön zu verlängern, verwerfe ich den Plan Heidelberg und mache mich ebenfalls auf, um in Richtung der Rhön zu fliegen. Ab Walldürn ist das Wetter Richtung Nordosten jedoch nur schwach entwickelt, sodass ich nach ca. 5:30h und 515 OLC-Kilometern um 17:12 Uhr aufsetze.



Flug im OLC

5.1 Lessons learned

Insgesamt war dies mein bisher mit Abstand schnellster Flug, der gleichzeitig dennoch völlig entspannt verlief, da ich nie wirklich tief kam. Vor Heidelberg habe ich die Situation falsch eingeschätzt, da das Wetter trotz allem gut fliegbar war. Mit etwas mehr Ehrgeiz wären die 600km heute gut möglich gewesen, jedoch war dieser Flug als mein zweiter Flug über 500 km knapp 1:30 h schneller als im ersten Anlauf, sodass ich insgesamt mit dem Flug mehr als zufrieden bin.

6 10.5.: Schietwetter

Am 10.5. ist klassisches norddeutsches „Schietwetter“, sodass heute nicht geflogen wird. Wir vertreiben uns den Tag mit Fachsimpelei, einem gemütlichen Kaffeekranz und abends einer Runde Volleyball.

7 11.5.: 2. Wettbewerbstag

Für den 2. Wettbewerbstag ist eine 220km Aufgabe ausgeschrieben: Von Walldürn aus geht es in Richtung Südwesten an der Kante zum Odenwald in Richtung Eberbach, dann nach Osten nach Bad Mergentheim im Taubertal. Von dort aus geht es weiter in Richtung Karlstadt, von wo aus es über die Kontrollwende Mudau zurück nach Walldürn geht. An meinem ersten Wettbewerbstag überhaupt stehe ich in der letzten Startreihe der Leistungsklasse. Da für den Tag Ausbreitungen angesagt ist, entfällt der lästige Abflugpoker, da der Zeitplan straff ist, wenn man möglichst vor diesen rumkommen möchte. Da ich spät dran bin, starte ich kurze Zeit nach dem Pulk. Insgesamt fliege ich etwas gemütlicher vor als die anderen und kann trotzdem den Pulk gut einholen. Der Pulk kreist in einem knappen Meter, einen halben Kilometer weiter stehen fast 3m/s. Ich fliege einige Kreise im Pulk, bevor ich hinüberwechsle und dadurch schnell wieder oben ran komme und am Pulk dank fehlendem Wasser vorbeisteige.

Das Steigen will dennoch insgesamt nicht recht und es sind einige Gleitstrecken nötig, die auch weiter herunterreichen. Nach einer unangenehmen Situation mit einem Pulk verlasse ich von hier aus die Bärte immer dann, wenn der Pulk näher kommt, da ich mich lieber unten ausgrabe, als erneut derartigen Stress zu haben. Ich fliege tief in die Ausbreitungen und nehme die Wende in 370m über Talgrund. Nun kann ich mit leichtem Rückenwind und vermindertem Sinken am Hang des Taubertals zu einem sonnenbeschienenen Hang verlängern, wo ich tief 1,5 m/s ausgrabe, die ich sogar auf ganzer Höhe für mich habe.

Als ich wieder oben dran bin, fliege ich unter den mittlerweile 7/8 einige ausgebreitete Cumuli an, die meist erstaunlich gutes Steigen liefern. Da mich Teile des Pulks in der Zwischenzeit überholt haben, kann ich hier meist bereits in zentrierte Bärte einsteigen, was die Fliegerei erheblich erleichtert. Ich sehe Flugzeuge, die eine gute Linie nehmen und fliege ihnen hinterher. Erst 2km später bemerke ich, dass es die gemischte Klasse ist, die von hier aus nach Osten fliegt, während ich nach Norden muss. Hier im Osten sind die Wolken aber besser entwickelt, sodass ich mich bis Karlstadt im tiefen schwachen Wetter weiterkämpfen kann. Bei Karlstadt stranden einige Wettbewerbsteilnehmer und ich in den Ausbreitungen. Ich kann auf dem FlarmView verfolgen, wie nach und nach mehr Teilnehmer in den Bereich einfliegen und sich fast jeder seinen persönlichen Nullschieber nimmt, während alle gespannt auf Sonneneinstrahlung warten.

So warten wir 10 Minuten lang jeder in seinem Nullschieber, bis sich ein erster zu einem Sonnenfleck traut. Als er steigt, folgen nach und nach immer mehr Flugzeuge und alle können den Flug fortsetzen. Von hier aus führen einige Aufreihungen in Richtung der 3. Wende Mudau und es geht kurzzeitig wirklich gut vorwärts. Die Wolken laufen nun jedoch ca. 20km vor Wallduern wieder breit und ich finde keine richtige Linie darunter. Ich bin schon wieder tief und kann nicht mehr in den Bart eines Duo Discus einsteigen, da dieser über einer Windkraftanlage kurbelt, deren Blattspitzen über mich hinausreichen. An einer Waldkante an einem Hang kann ich in 200m AGL über einem schönen, gegen den Wind und bergauf ausgerichteten Acker erneut etwas über 1m/s zentrieren.

Ich fliege in 650m AGL weiter, da das Steigen nachlässt. Kurz vor der Kontrollwende kann ich erneut einen Bart erwischen. An der Stelle fühle ich mich schon recht tief, habe einen Acker und sehe noch einen Duo, der weitere 200m unter mir um das Obenbleiben kämpft - scheinbar bin ich Mittelgebirge einfach noch nicht gewöhnt.. Ich verlasse diesen letzten Bart bei -100m auf den Gleitpfad, da auf Kurs gute Aufreihungen stehen und ich glaube, die 100m gut im Geradeausflug steigen zu können. Dies ist nicht der Fall und aus den -100 werden schnell -200 und -300m. Da ich jetzt auch noch ins Lee einer kleinen Hügelkette gelange, probiere ich eine letzte Waldkante. Da diese nicht geht, drehe ich in den Queranflug zu einem wunderschönen Acker und lande dort bergauf und gegen den Wind 1,5km vor dem Zielkreis. Dank der kurzen Entfernung zum Flugplatz sind die Rückholer schnell da.



Wunderbarer Acker, bergauf und in Windrichtung gelegen



Ärgerlich..

Flugdetails

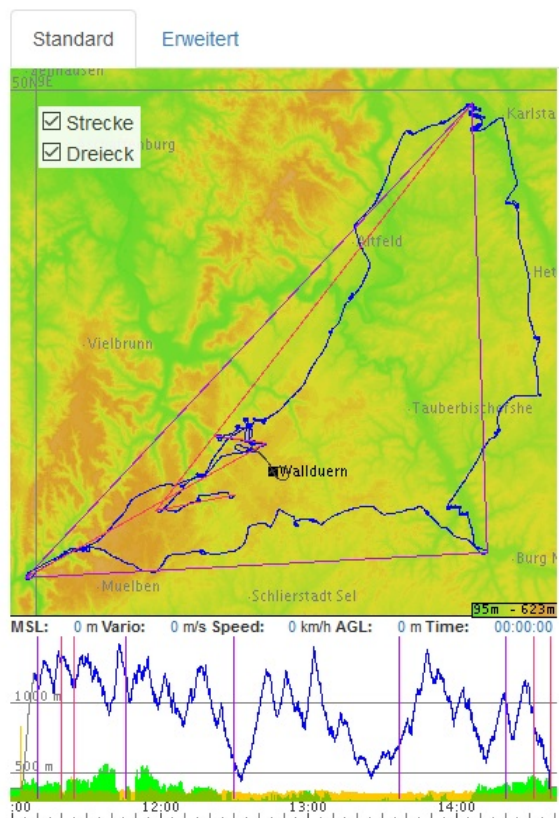
		Strecke	Dreieck
Punkte des Fluges	262.64	209,13	53,50
Wertungsdistanz		223,8 km	190,8 km
Speed		67,6 km/h	60,2 km/h
Wertungsdauer		03:18:32	03:10:03
Wertungsklasse	15m		
Wertungsanfang	11:09:20		
Wertungsende	14:39:17		
Index:	107,0		
Club	Segelflug Aukrug		
Tag der Meldung	11.05.2018 18:10:26		
Status	IGC-Datei: V Flug: S		

Flugweg

MeetingPoints

TopMeteo - Wetterkarten

Karte



Flugweg im OLC

7.1 Lessons learned

Dem Pulk auf dem Flug auszuweichen war nach der kritischen Situation absolut richtig, da es den Workload auf das eigentliche Fliegen reduzierte. Auch wenn es zu einigen unnötig tiefen Ausgrabe-Aktionen führte, würde ich das erneut so machen. Bei Karlstadt habe ich eigentlich damit gerechnet, dass nach und nach Flieger in Karlstadt landen und es eine größere Rückschleppaktion von dort aus gibt. Umso interessanter war es, dass trotz Minimalwetters fast alle von dort wegkamen. Beim Endanflug vermute ich im Nachhinein, dass ich nach dem anstrengenden Flug kurzfristig vergessen hatte, dass ich in der MSL-Einstellung war. Die 1000m MSL waren an dieser Stelle ca. 600m AGL und aus diesen 600m knapp 25km herauszuholen und davon 15km gegen den Wind zu fliegen ist anspruchsvoll. Zudem schadet eine höhere Reserve nur wenig, wenn die Alternativ eine Außenlandung kurz vor dem Zielkreis ist, die vor allem ärgerlich und selbstverschuldet ist.

8 12.5.: 3. Wettbewerbstag

Am 3. Wettbewerbstag war gute Warmluft vorhergesagt. Die Leistungsklasse stand ganz vorne und wir hatten eine 320km Racing Task zu bewältigen. Da ich am Tag davor arg zu kämpfen hatte, stellte ich mich heute vorne in die Startaufstellung, um vor dem Abflug genügend Zeit zu haben.

Damit ich später keine zeitlichen Probleme bekomme, entscheide ich mich gemeinsam mit Pascal (LS 8 - 42) und Patrick (Ventus 2bx - IMU) für einen frühen Abflug und ein Info-Team. Da ich vor dem Start schon etwas im Bereich der späteren Strecke unterwegs war, fliege ich erst etwas nach und unterhalb der beiden ab. Dabei bin ich durchgehend relativ direkt hinter Patrick im Ventus und komme erstaunlicherweise in den Bärten relativ konstant 200m unter ihm an (ungefähr die Differenz vom Abflug). Am Südenende des Odenwaldes hat Pascal einen guten Bart gemeldet, den Patrick und ich ebenfalls auskurbeln können. Patrick kommt in 500m an, ich dementsprechend über einem kleinen Plateau in 300m AGL, doch der Bart geht von unten raus mit fast 3m/s. Danach verlasse ich häufig frühzeitig die Thermik „um dranzubleiben“. Bei Möckmühl hole ich Pascal ein, der zwischendurch

ebenfalls etwas Probleme hatte und erstmal wieder oben heran steigen möchte. Südöstlich von Möckmühl kann ich mich über dem Tal mit guten 2m/s ausgraben. Aus einem mir nicht ganz bekannten Grund verlasse ich den Bart erneut sehr früh, anstatt ihn bis oben hin zu kurbeln, um für den folgenden Abschnitt hoch zu sein. Als ich kurz danach einen Bart tief nicht treffe, entscheide ich mich, den Wertungsflug abubrechen und möglichst nach Walldürn zurück zu fliegen, da ich scheinbar am Vortag bei den Ausgrabungen deutlich Konzentration habe liegen lassen.

Mit Rückenwind fliege ich gut 15km an und über sonnenbeschienenen und windzugewandten Hängen, kann über diesen jedoch kein vernünftiges Steigen finden. Die 0,7 m/s verlasse ich nicht, sondern verliere sie und lande schließlich auf einem Acker bei Klepsau.

An diesem Punkt stellt sich für mich das Problem, dass meine eigentlichen Rückholer erst seit einer guten halben Stunde selbst auf der Strecke sind und demnach noch gute 280km bis zur Vollendung der Aufgabe haben. Daher stelle ich mich auf eine späte Abholung ein.

Vom Rückholer, der hinten im Duo sitzt, erhalte ich diverse Telefonnummern, die ich zwecks Rückholung in Walldürn anklingeln könnte. Leider sind die meisten Leute nicht erreichbar, sodass ich erst gut 1,5 Stunden nach der Landung eine Person in Walldürn erreiche, die mich abholt.

In der Zwischenzeit werde ich jedoch mit Kuchen und Wassereis absolut perfekt von den Einwohnern umsorgt, nachdem ich erste Befürchtungen eines Absturzes abwenden kann.

Etwas ungünstig war eine Entwässerungsrinne im Acker, die ich von oben nicht sehen konnte. Da die Fahrwerksklappen beim Mosquito recht tief hängen, verbiegt an dieser das Scharnier und die Fahrwerksklappe bricht vorne an. Am nächsten Tag schaue ich mir den Flieger nochmal in Ruhe mit einem Prüfer (Danke an dieser Stelle an Sebastian - EC von TQ-Avionics!) an und wir können keine Beschädigung erkennen. Somit kann ich den Flieger nun putzen und wieder in den Hänger schieben.

Flugdetails

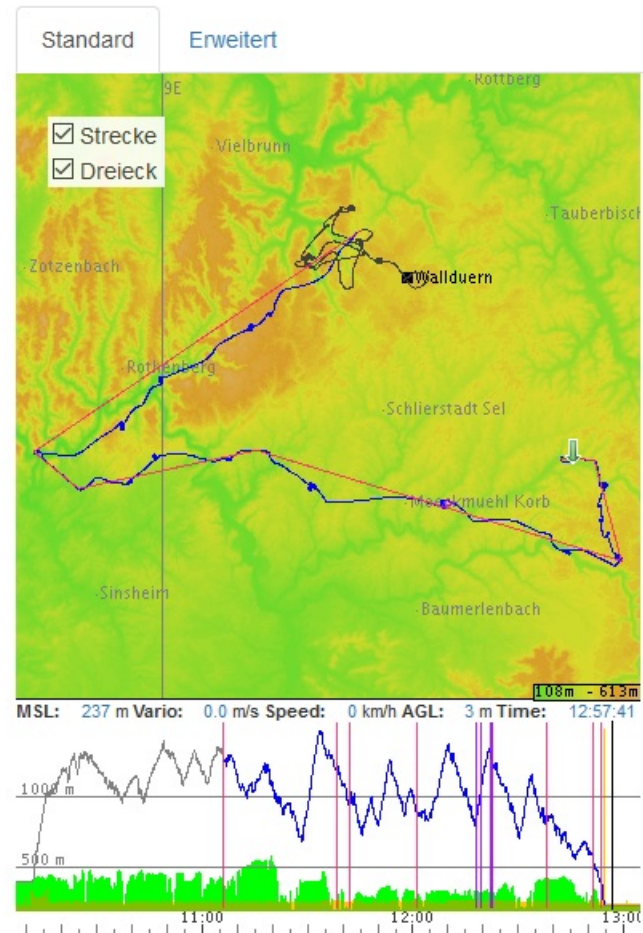
		Strecke	Dreieck
Punkte des Fluges	128.72	127,82	0,90
Wertungsdistanz		136,8 km	3,2 km
Speed		76,4 km/h	44,3 km/h
Wertungsdauer		01:47:22	00:04:21
Wertungsklasse	15m		
Wertungsanfang	11:07:00		
Wertungsende	12:55:35		
Index:	107,0		
Club	Segelflug Aukrug		
Tag der Meldung	13.05.2018 06:18:28		
Status	IGC-Datei: V Flug: S		

Flugweg

MeetingPoints

TopMeteo - Wetterkarten

Karte



Flug im OLC



Wassereis, Mosquito, der Acker und im Hintergrund Klepsau

8.1 Lessons learned

Eine Sache hat sich übergreifend aus den Flügen ergeben: Schnell fliegt man nicht allein durch das Auslassen von Bärten und das Strecken der Gleitzahl, sondern vor allem dadurch an den richtigen Stellen hoch zu sein. Nur so kann man die Bärte in den schlechten Gebieten getrost stehenlassen. Insgesamt kann ich für den Wettbewerb zusammenfassend sagen, dass ich zu stark von meinem üblichen Flugstil abgewichen bin und teilweise blöde Entscheidungen getroffen habe, weil ich mich von anderen habe beeinflussen lassen. Hätte ich das vermieden und wäre entspannt wie sonst geflogen, wäre ich wohl bei beiden Flügen in Walldürn gelandet.

9 13.5.: Neutralisiert und Siegerehrung

Der letzte Wettbewerbstag wurde wegen anspruchsvollen Wetters und der anstehenden Siegerehrung neutralisiert.

Neben den herkömmlichen Ehrungen gibt es eine Reihe von Sonderpreisen z.B. für eisernen Willen. Ich erhalte erwartungsgemäß den Sonderpreis für die längste Anreise - Proviant für die Rücktour :-).

10 Danksagung

Zuerst ganz, ganz lieben Dank an die Segelflugkommission Schleswig-Holstein für die finanzielle Unterstützung dieser Trainingsmaßnahme, die meine Teilnahmeentscheidung im Vorfeld positiv beeinflusst hat!

Bedanken möchte ich mich auch bei den diversen neugewonnenen Fliegerfreunden im Süden für die herzliche Aufnahme und eine unvergessliche Zeit:

- Philipp
- Steffi
- Brigitte
- Martin
- Florian
- Silas
- Wolfgang K.
- Werner
- Wolfgang L.
- Patrick
- Pascal
- Torben, Stefan und den anderen netten Leuten aus Pleidelsheim

Wir sehen uns bestimmt mal wieder! :-)