

# Trainingslager Walldürn

Ben Fuglsang-Petersen & Carsten Sónyi (Segelflug Aukrug)

04.07.2020 - Eingewöhnungsflüge (Carsten)

Zur Eingewöhnung gab es in der ersten Hälfte des Tages gutes Wetter mit schönen Aufreihungen. Ben und ich konnten diese gut nutzen, um gegen den Wind über Odenwald und Kraichgau zu gelangen. Nach dem Gegenwindschenkel baute das Wetter ab und ging von Wolken- zuerst in Flusen- und dann Blauthermik über. Trotz des abbauenden Wetters kamen wir durch den Rückenwind zügig voran.



## *Startvorbereitungen*

Während ich näher am Platz blieb und dort insgesamt knapp 200 km JoJo flog, konnte Ben über die Luftraumecke Nürnbergs bei Bad Windsheim und Hammelburg als zweitem Wendepunkt ein erstes Dreieck von ca. 280 km erfliegen. Die Einheimischen flogen an diesem Tag für die Bundesliga in der Flusenthermik Schnitte um 90 km/h, wir waren etwas gemütlicher unterwegs.

Im Laufe des Tages kam der Dithmarscher Teil unserer Reisegruppe an und abends ließen wir den schönen ersten Tag am Lagerfeuer bei Gegrilltem und Salaten ausklingen.

## 05.07.2020 - Technikmuseum Sinsheim (Carsten)

Am Vorabend hatten wir wegen des langen netten Abends und des Wetters vereinbart, am Sonntag etwas auszuschlafen. Morgens fanden wir uns daher nach und nach beim Frühstück ein und entwickelten Ideen für das Alternativprogramm und organisierten, wie wir uns die kommenden Tage hinsichtlich Verpflegung aufstellen wollten.

Am frühen Nachmittag machten wir uns dann zum Technikmuseum in Sinsheim auf und schauten uns die zahlreichen ausgestellten Autos und Flugzeuge an. Mehr als einmal fragten wir uns bei Exponaten, warum diese im Museum und nicht mehr unter den Wolken hängen.

## 06.07.2020 - Schnellflug unter Wolkenstraßen (Ben)

Am Montag war dann wieder geeignetes Flugwetter. Es war sehr starker Westwind mit bis zu 20 Knoten vorhergesagt und es bestand daher die große Hoffnung die Aufreihungen gut im Geradeausflug nutzen zu können. Nach einem sportlichen F-Schlepp in zwei zerrissene erste Bärte ging es dann auch zügig unter einer Wolkenstraße los Richtung Westen. Der Weg über den Odenwald war bei dem kräftigen Wind fast ein wenig unangenehm und insbesondere die leichte ASW-15 wurde ordentlich durchgeschüttelt.



### *Blick ins Rheintal*

Durch das Rheintal war es dann ein wenig entspannter und 20 km vor dem Pfälzer Wald legte ich meine erste Wende. Der Rückenwindschenkel war sehr schnell vorbei, als die Wolken nach Südosten anfangen weniger zu werden, und führte über den Kraichgau. Dort konnte ich mir das Museum in Sinsheim mit der Cocorde und der Tupolev auf dem Dach der Museumshalle noch einmal von oben ansehen. Auf dem Rückweg flog ich dieselbe Strecke noch einmal ein Stück nördlicher zurück. Langsam begannen die Wolken immer mehr breitzulaufen, lieferten jedoch immer noch sehr gute und verlässliche Steigwerte, weshalb ich erstmal weiter geflogen bin. Nachdem ich dann an der südlichen Ecke des Odenwalds gewendet hatte, ließ das Wetter plötzlich stark nach. Ich hatte nur knapp Endanflughöhe auf Walldürn und versuchte unter einem breitgelaufenen Schirm noch einen Aufwind zu finden. Der Versuch scheiterte und ich landete im Neckartal ca. 25 km von Walldürn entfernt. Die Rückholstrecke bat eine idyllische Tour durch den Odenwald.



07.07.2020 – Hammerwetter (Ben)

Auf den Dienstag hatten wir die vorhergegangenen Tage alle spekuliert. Vor dem Frühstück waren alle Flieger aufgerüstet und wir schauten ein letztes Mal in die Prognose. Die Wetterkarten von Topmeteo erweckten den Anschein der Himmel würde brennen. Kurzerhand suchte ich mir Regensburg und Ulm als Wendepunkte aus und meldete damit ein 500 km Dreieck im besten Wetter an. Da unser Schlepppilot jedoch erst ab 11 Uhr zur Verfügung stand, mussten wir uns noch ein wenig gedulden, während die Einheimischen sich schon bei niedrigen Basishöhen von etwa 900 m über Grund auf den Weg machten. Anders als erwartet, war die Basis zu unserem Startzeitpunkt noch nicht weit angestiegen und die vielen breiten Cumuli beschränkten die Einstrahlung. Eine deutliche Verbesserung zeigte sich vorerst auch nicht, und es kamen noch relativ weite Gleitstrecken zumindest für die Clubklasse dazu. Carsten trennte sich nach 35 km in ca. 200 m von seinen 60 Litern Wasser. Ein paar Kilometer vor Regensburg wurde es dann entspannter und die erste



Wende war kein Problem mehr.



*Blick nach Regensburg*

Als ich dann eine Wolkenstraße auf Kurs nach Ulm sah, flog ich schneller vor, was ich jedoch schnell bereute, da ich den Anschluss nicht mehr fand und die Straße sehr schnell wieder abbaute. Der einzige Weg in die Sonne führte in die Kontrollzone von Ingolstadt, wo mich der Lotse netterweise auch einfliegen ließ. Der Rest des Schenkels lief auch wieder nicht deutlich besser, weil die Bärte schwierig zu treffen waren und dann ständig nachzentriert werden mussten. Obwohl Carsten es nach seinem Tiefpunkt langsamer anging, kam er noch einmal tief und konnte sechs anderen Fliegern einen Bart zeigen. Meine zweite Wende in Ulm war wieder ein kleiner Höhepunkt, aber danach wurde es erneut schwierig und ich habe häufig starke Kursabweichungen eingebaut, um die nächste Wolke zu erreichen.



*Das Ulmer Münster (höchster Kirchturm weltweit)*

Nachdem ich die Aufgabe um halb sieben beendet hatte, war ich allerdings noch nicht satt und verlängerte nach Südwesten und Nordosten, bis ich die 600 km geschafft hatte. Gelandet bin ich um 5 nach 8 und war dabei nicht der Letzte. Eine Stunde später kam noch ein Pilot aus Bensheim mit 992 km auf der Uhr. Unglaublich wie lange man hier abends noch fliegen kann!



*Rückweg unter Ausbreitungen*





*Die LS 3 aus Bensheim landet*

## 08.07.2020 - Fahrradtour um Walldürn (Carsten)

Am Morgen schob sich bereits die angedrohte Abschirmung über Walldürn und im Vormittagsverlauf spürte jeder, dass wir nun mit einer Warmluftmasse auskommen mussten. Es wurden dann zuerst noch Kleinigkeiten an Hängern, Kullern und Fliegern optimiert. Wir nutzten den Tag für eine idyllische Fahrradtour in der Umgebung Walldürn. Wir mussten diese aufgrund eines militärischen Sperrgebiets immer mal wieder um ein paar km verlängern und freuten uns auf das dann folgende Abendessen.

## 09.07.2020 - Waffeltag (Carsten)

Bereits früh im Lager hatten wir mit dem einheimischen Flugplatz-Rentner-Ehepaar Kranz vereinbart, dass wir an einem Tag das traditionelle Waffelessen im „Café Kranz“ durchführen würden. Am gestrigen Mittwoch hatten wir beschlossen, aufgrund der schwachen Prognose für den Donnerstag Waffeln zu essen.

Wir erkundeten zuvor noch per Fahrrad den „Ortskern“ von Walldürn und schauten uns in der Basilika und nach Gaststätten um, die wir an einem der folgenden Tage besuchen könnten.

Um 14 Uhr trafen wir uns dann mit der Walldürner Jugendgruppe sowie den Dithmarschern und aßen zahlreiche Waffeln, leckeren Kuchen und tauschten wie üblich Fliegergeschichten/-latein aus.

## 10.07.2020 – Katzenbuckel und Wolfsschlucht (Ben)

Da die Prognose wieder nicht gut genug für unser Training war, haben wir am Freitag noch mal ein wenig Alternativprogramm eingeplant. Wir nahmen uns den Katzenbuckel in der Nähe des Ortes Eberbach vor. Mit 626 m ist der ehemalige Vulkan die höchste Erhebung des Odenwalds. Auf dem Gipfel steht ein 18 m hoher Turm von dem man über die meisten Bäume hinübergucken kann. Dort oben standen zwei Ornithologinnen mit ihren Fernrohren, die im Auftrag des NABU Störche und Greifvögel beobachteten. auch im Odenwald sollen weitere Windräder gebaut werden, und durch die Sichtung eines Schwarzstorchs erhofft man sich dort um die Mega-Anlagen herumzukommen.

Im Anschluss daran sind wir ein paar Kilometer Richtung Süden gefahren und in die sogenannte Wolfsschlucht hinunter gewandert. Mit einem Kuchen zum Abschluss war es auch ohne geflogen zu sein wieder ein gut genutzter Tag.

## 11.07.2020 - Bundesliga (Carsten)

Ich konnte heute den Copilotensitz in der Stemme von Philipp Kapferer ergattern. Da schon wieder Samstag war, galt es heute, „Bundesliga“ zu fliegen. Also 2,5h möglichst schnell fliegen und Startzeitpunkt/-höhe merken, damit wir die Höhe dann auch tatsächlich 2,5h später wieder erreicht haben. Schnell fliegen geht selten in der Frühe, sodass wir bei sehr gut aufgebaute Wetter – während die anderen schon unterwegs waren - gemütlich gegen 12 die Stemme aus dem Hangar zogen und hinein kletterten.





*morgendlicher Blick aus der Stemme Richtung N*

Wir flogen „Blockspeed“, also im normalen Vorflug ungefähr 150 km/h und nur in wirklich gutem und anhaltendem Steigen reduzierten wir die Geschwindigkeit etwas mehr. Ansonsten galt es, möglichst wenig und dafür möglichst nur gute Bärte anzunehmen. Der Rest der Aufmerksamkeit galt der Optimierung des Flugweges, um in den Ausbreitungen „oben dran“ zu bleiben.

So flogen wir anfangs nach NNO in Richtung Spessart/Rhön und bogen etwa auf Höhe Aschaffenburg nach NOO Richtung Schweinfurt ab. Der Rückweg nach Walldürn war relativ geradlinig und nach einem letzten Ausholen über Odenwald und Taubertal für die Ligawertung landeten wir um 15:45 lokal wieder in Walldürn.

Die Linienwahl hätte ich selbst gefühlt ähnlich getroffen; großer Unterschied war vor allem die Auswahl/ das Finden der Thermik: Ich hätte mich z.T. mit weniger begnügt oder wäre an den Bärten vorbeigeflogen und hätte dadurch an Geschwindigkeit eingebüßt.

### Flugdetails ⤴

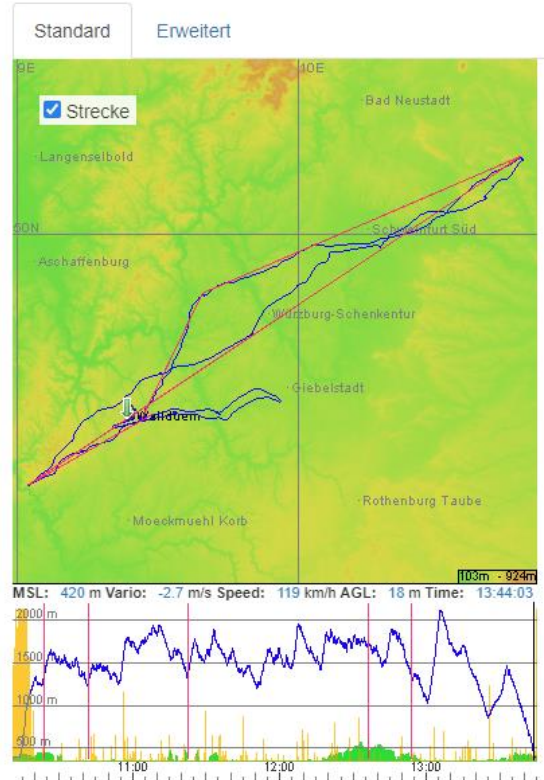
Punkte des Fluges	116.1
Wertungsdistanz	312.02 km
Speed	124.81 km/h
Wertungsdauer	02:30:00
Wertungsklasse	open
Wertungsanfang	10:18:31
Wertungsende	13:44:59
Index:	110,0
Club	FSC Odenwald Walldürn
Tag der Meldung	11.07.2020 13:48:10
Status	IGC-Datei: <span style="color: green;">✔</span> Flug: <span style="color: green;">S</span>

### Flugweg ⤴

### MeetingPoints ⤴

### TopMeteo - Wetterkarten ⤴

### Karte



### Speed-OLC-Wertung des Fluges

### 12.07.2020 - Hammertag (Carsten)

Auf der Alb malte TopMeteo heute 900km in die PFD-Karte. Wir hatten uns ein schönes FAI-Dreieck ausgeguckt, welches mit den Wenden Eichstätt und Winzeln Schramberg mit 560 km ambitioniert, aber durchaus realistisch sein sollte.

Der Start erfolgte um 11:35 Uhr. Nach ersten Problemen flog ich tief ab Richtung O, auch wenn die Wolken bereits zu Beginn geschätzt in 2000 m MSL standen.

Der Schenkel Richtung Eichstätt lief trotz einzelner Probleme recht gut. Schon viele km vor der Wende blickte ich zur Alb und sah sehr viel Feuchte. So entschied ich mich 30km vor Eichstätt, umzudrehen und mich durch das mittlerweile etwas ausgebreitete Gebiet zurück zu kämpfen. Ab Heilbronn lief es dann kurzzeitig richtig gut: Integriert immer 3m/s oder mehr, sodass ich recht schnell bis zum Pfälzer Wald kam. Von da aus flog ich zurück nach Walldürn, wo ich gegen 16 Uhr eintraf und noch ein paar km an die bisherigen 400 ranhängen wollte. Nach einem Jojo nach Karlstadt hatte ich um 17 Uhr die 500 voll und beschloss, die 600 km zu versuchen. Unter einer Aufreihung entlang der A81 konnte ich ein Jojo zum Stuttgarter Luftraum und zurück anhängen und knackte die 600. Leider kam ich spät nochmal tief und musste wesentlich schlechteres Steigen als zuvor (immerhin noch 1,6 m/s integriert um 18:30 !) annehmen. So flog ich nun nach NO in einen sich bildenden Ac-Schirm hinein und hatte letztlich nicht den Ehrgeiz, es vollends auszuloten. So bog ich nach

689 OLC-km über die 6 OLC-Schenkel 13 km SW von Walldürn ein letztes Mal um und landete um 19:35 Uhr.

## 12.07.2020 – Hammertag (Ben)

Wie an den vorhergegangenen Tagen, hatte ich auch heute wieder Lust eine angemeldete Aufgabe zu fliegen. Die Vorhersage war relativ eindeutig der Meinung, dass man seinen Flugweg um den Stuttgarter Luftraum legen sollte. Ich entschied mich für die Flugplätze Eichstätt und Winzeln als Wendepunkte und legte noch eine dritte Wende 30 km nördlich von Walldürn. Zusammen sind das 585 km Strecke und 560 km Dreieck.

Der Start in Walldürn lief super und es ging direkt mit 1400 m über Grund los. Die Steigwerte waren super, allerdings hatte ich wieder meine Probleme damit tragende Linien zu finden, was mir auch die Einheimischen später bestätigten. Mein Vater, der mit der ASH 26 natürlich etwas schneller unterwegs war und daher vor mir in Eichstätt war, berichtete mir von breitgelassenen Wolken und einem schwierig aussehenden zweiten Schenkel. Er brach daher die Aufgabe ab und machte sich stattdessen auf den Weg Nürnberg zu umrunden.



### *Im Bart mit Carsten*

Als ich etwa eine halbe Stunde später an derselben Stelle war, waren die breitgelassenen Wolken größtenteils verschwunden und ich hatte die Hoffnung, dass sich bei der gegebenen Einstrahlung wieder neue Cumuli entwickeln würden. Ich flog also weiter und hielt mich erstmal im Norden des Schenkels, weil da noch einige gut aussehende Wolken standen. Im Nachhinein betrachtet ging es auch deutlich besser als erwartet und mein Schnitt hat sich nicht verschlechtert. Angekommen auf der Schwäbischen Alb wurde ich wieder ein wenig enttäuscht, da ich nicht wie morgens erwartet unter Aufreihungen entlang fliegen konnte, sondern wieder ständig kurbeln musste. Dafür waren die Steigwerte wenigstens gut.



Richtung Schwarzwald wurde die Optik dann immer schöner und änderte sich von 6-7 Achtel Bedeckung zu wunderschönen 2 Achteln.



### *Silhouette des Schwarzwalds*

Als ich um 16:30 Ortszeit in Winzeln wendete dachte ich für eine kurze Zeit, dass es ja doch schon ziemlich spät ist, um noch über 200 km zu fliegen, aber es waren noch 10 weitere Segler in meiner Nähe, die alle denselben Kurs einschlugen. Das gemeinsame Fliegen bei einer Basis von 2500 m MSL hat mir einen riesen Spaß gemacht und die Sicht war so gut, dass ich sehr schnell schon wieder in bekanntes Gebiet zurückkehrte.



### *Treffen mit einer ASH-25*

Über dem Odenwald angekommen waren die Wolken weniger geworden. Jetzt hatte mich aber der Ehrgeiz gepackt und ich wollte die Aufgabe auch beenden, also flog ich weiter Richtung Norden. Am Ende wurde mir die Planung eine Wende so spät am Tag noch erreichen zu wollen unterhalb des Luftraumes Frankfurt, in welchen ich nicht bis an die Basis hochsteigen konnte, zum Verhängnis. Ich landete also in Wertheim außen, was meine Laune nach so einem tollen Flug allerdings nicht mehr negativ beeinflussen konnte.

### Folgetage

Nach 5 super Flugtagen war dann erstmal Schluss mit dem Hammerwetter und wir hatten Zeit andere Sachen zu machen, wie zum Beispiel Modellfliegen und diesen Bericht zu verfassen. Als die Prognose für die nächsten Tage absehbar nicht mehr besonders war, entschieden wir uns dann nach den netten Tagen mit den Einheimischen dazu ein paar Tage eher als geplant abzufahren und nach Pritzwalk zu unseren Dithmarscher Freunden, wo das Wetter besser aussah, zu verlagern.



### *Späte Landung*

### 18.07.2020 - Warmluft-Spaßflug

Laut TopMeteo sollte es ab Mittag um Pritzwalk herum ausbreiten und südlich Richtung Leipzig super sein. Es sah schon früh gut aus, aber ein Blick auf glidertracker.de zeigte: Die Optik wich stark von den tatsächlichen Höhen und Steigwerten ab. So beschloss ich mittags mit Linus (Dithmarschen), einen schönen Fotoflug um Pritzwalk herum zu machen, nachdem wir Infos aus erster Hand erhielten.

Oben angekommen sah es dann doch besser aus und wir wollten es zumindest probieren.

Ein erster Gleitflug nach Perleberg mit vielen gut aussehenden Wolken und schlechten Steigwerten stimmte wenig optimistisch. Etwas hinter Perleberg fanden wir den ersten guten Bart und da der Wind genau in Richtung der Elbwälder nordöstlich der Elbe lag, konnten wir auf dieser Strecke einen hervorragenden Schnitt erfliegen, indem wir viel geradeaus fliegen konnten und nur jeweils kurz kurbeln mussten. Linus flog zu um 16 Uhr nach Pritzwalk zurück, ich flog noch die 6 OLC-Schenkel unter unterschiedlich guten Aufreihungen zu Ende und landete um 17:30 Uhr - rechtzeitig zum Abendessen.



*Kurbeln bei Lenzen mit Linus in der 3R (ASW 19)*



*westlich der Elbe ist es recht breitgelaufen*



Ben nahm die Gelegenheit zu einem Doppelsitzer Trainingsflug wahr und hatte es sich den Tag über mit Reinhard im Twin III SL "gemütlich gemacht". Zusammen flogen sie knapp 400km in Richtung Magdeburg.



*Kurbeln im 20m Twin*

## Fazit

Zuerst ganz, ganz lieben Dank an die Segelugkommission Schleswig-Holstein für die finanzielle Unterstützung dieser Trainingsmanahme!

Wir haben in den 1,5 Wochen im Süden eine ganze Menge gelernt und vor allem ganz viel Spaß gehabt. Durch die lange Thermikdauer konnten wir beide völlig entspannt dank der netten Atmosphäre neue persönliche Bestmarken aufstellen

Bedanken möchten wir uns auch bei den diversen (neu-)gewonnenen bzw. altbekannten Fliegerfreunden im Süden für die herzliche Aufnahme und eine unvergessliche Zeit, insbesondere auch Danke für das Herauskommen zum Schleppen:

Philipp

Martin

Silas

Wolle.

Werner

Wolfgang

Wir sehen uns bestimmt mal wieder! :-)

Die Flüge sind natürlich alle im OLC zu finden:

Carsten: <https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/barronhilton/flightbook.html?sp=2020&st=olcp&rt=olc&pi=41571>

Ben: <https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightbook.html?sp=2020&st=olcp&rt=olc&pi=36252>