

## **Flugbericht vom 28.10.2002**

**Michael Paul / Klaus Willenbrink, FSV Offenbach & Reinheim**

**1250 Kilometer entlang der Bergstraße.**

**Oder wie ein langer Weg doch zu schaffen ist.**

Schon am Freitag haben wir die aufziehende Sturmlage erkannt und schon spukt nur noch eins durch meinen Kopf, entweder im Aufbau der Windlage oder nach Durchziehen der Front einen großen Flug abspulen zu können. Vor der Front ist der Wind stärker, hinter der Front die Luft trockener.

Im Februar 2002 konnte ich den Tag des gelungenen Versuchs über 1200 Kilometer leider nicht nutzen. Die Diskussion um die Möglichkeiten von weiten Flügen auch im heimatlichen Mittelgebirge verfolge ich dennoch auch schon lange. Aber der Ansporn, dieses jetzt vielleicht zu toppen, hat die Organisation, die solch ein Flugtag außerhalb der Saison erfordert, klein erscheinen lassen. Und irgendwie waren die Türen alle offen. Am Freitagabend sind die Vorhersagen nicht wirklich gut, die Gefahr von Regenschauern am Samstag ist recht hoch. Ich entschieße mich, keine Startvorbereitungen zu treffen. Am Samstagmorgen bin ich sauer auf mich selbst. Das Wetter sieht richtig gut aus. Am Nachmittag kommen dann doch die vorhergesagten Schauer. Also am Sonntag wieder ein neuer Anlauf, draußen tobt der Sturm so heftig, dass alles, was nicht niet- und nagelfest ist, davon fliegt. Reiner Stuckert will mich morgen früh vor seinem Weg zum Dienst schleppen, Alex wird vor der Uni als Starthelfer und Flugleiter vorbeischaun. Die Schleppmaschine tanken wir in der Halle, rangieren sie auf die Poleposition. Die ASH 25 steckt in ihrem Anhänger, den stelle ich schon mal direkt an den Startplatz, Batterien checken. Klaus, mein Co für morgen, muss erst noch seinen Chef am Wochenende ausfindig machen, um einen Tag Urlaub zu organisieren, hat geklappt, toller Boss! Ich bin mein eigener Boss, gebe mir auch frei ☺. Der Logger will programmiert werden, die Wendepunkt-Koordinaten programmiert Klaus, 12 Umläufe unserer Pylonstrecke um zwei Wenden sollen 1257 Kilometer ergeben. Eine Teilstrecke ist 52,4 Kilometer lang. Wir wollen die 24-fache Strecke für die Silber C, den Anfang jeder Streckensegelflugkarriere, fliegen. Keine offizielle Rekordkategorie, aber alle Regeln entwickeln sich weiter und in Reminiszenz an Bekanntes, der Versuch, die 1250 Kilometer anzugehen. In den zwanziger Jahren wurden noch echte Weltrekorde an der Bergstraße geflogen, Startplatz war der Frankenstein.

Die Idee heißt Pylonracing auf Zeit, oder eben auf maximale Strecke, Mindeststrecke für einen Umlauf 100 Kilometer. Wir fliegen an der Bergstrasse schon mal so. Der Teutoburger Wald, die Albkante und andere Mittelgebirge laden zum Lufttrennen dieser Art ein, und in Deutschland gibt es nun mal keine Appalachen mit gleichförmigen Bergstrukturen über 400 und mehr Kilometer.

Alles ist vorbereitet, Rundruf an andere Vereinskameraden, Volker und Kai wollen auch fliegen, bevorzugen aber den Start direkt am Fuß der Bergstraße. Also morgen früh nur ein Start in Reinheim. Wir verabreden uns für 6:00 Uhr zum Aufrüsten, da wird es noch stockfinster sein, um 7:00 Uhr müssten wir in die Luft. Winterzeit, gerade am Wochenende umgestellt, also morgen sehr früh raus.

## **Montag, 4:50 Uhr**

Der Wecker, alles kein Problem, denn wir haben echt was vor. Tee und Verpflegung einpacken, mentale Checkliste abhaken und los. Der Himmel ist nur schwach bedeckt. Gestern Abend auf dem Heimweg vom Flugplatz lag ein Baum quer auf der Straße, heute Morgen bläst der Wind, aber der Sturm ist durch. Auf dem Weg Kontrollanruf bei Klaus, alles klar.

## **6:05 Uhr**

Der Flugzeughänger wird im Mondschein entladen, zu zweit brauchen wir im Dunkeln doch länger als erwartet, außerdem haben wir keine Taschenlampe, das kostet Zeit. Die Stromversorgung läuft nur auf einer Batterie, eine Sicherung hat den Transport von Südfrankreich dazu genutzt, aus der Halterung zu rappeln. Ein Hallenplatz wäre toll, haben wir aber nicht. Alle Systeme laufen.

## **7:10 Uhr**

Die ASH 25 steht fertig am Start, die Schleppmaschine steht vor der Halle. Hänger wegfahren, Cockpit einladen, Systeme checken, Co einsortieren.

## **7:28 Uhr**

Takeoff auf der 18L. Die Grasbahn ist nass, doch für diesen Zweck ist die Wilga prima. Eins macht mich stutzig. Der Windsack zeigt Südwest, wir brauchen aber West! Der Wind wird am Boden wohl lokal leicht umgelenkt. Unser nördlicher Pylonpunkt liegt 15 Kilometer um Luv. Wir steigen im F-Schlepp auf 930 m über Platz, immer gegen den Wind, hier beginnt Luftraum C. Bei Erreichen der Ausklinkhöhe sind es noch 8 Kilometer zum Abflugpunkt. Aber was soll's, ausklinken und mit 200 km/h gegen den Wind. Wir messen 50 km/h Gegenwind. Das sind die Bedingungen, auf die wir gewartet haben. Wir fliegen die Koordinate an, genau über dem Sportplatz von Malchen, am Fuße der Burg Frankenstein, erreichen wir den virtuellen Pylon.

## **7:39 Uhr**

Abflug, Abflughöhe 510 Meter NN, unter uns der Berufsverkehr. Vorsichtig tasten wir uns voran. Der Wind steht nicht so ideal, kommt zu sehr aus dem Süden, und wir fliegen den Melibokus aus seinem Lee an. Auf der Wind zugewandten Seite gewinnen wir erst einmal Höhe, vom Melibokus bis nach Heppenheim gibt es kaum ausgeprägte Hangstrukturen. Doch unser Flugzeug hat mit seinen 26 Metern Spannweite schon imposante Gleitleistungen. Nach zwei Hangachten fliegen wir in Gipfelhöhe ab. Im schnellen Vorflug erreichen wir die Starkenburg, kein Problem. In Heppenheim sind die Freunde noch nicht so weit. Weiter nach Süden, Weinheim bleibt unter uns zurück. Die folgenden Kilometer bis zum Schriesheimer Hang sind wieder schlechter strukturiert, aber es läuft. Nördlich von Heidelberg rufen wir Heidelberg Tower, doch der Controller von Heidelberg wird den ganzen Tag nicht antworten, wir beobachten später Reparaturarbeiten auf der Landebahn. Für uns ist das günstig, denn mit aktiver Kontrollzone hätten wir ständig mit Heidelberg Tower koordinieren müssen, unser Kurs geht luftrechtlich betrachtet durch die Kontrollzone.

## **8:07 Uhr**

Erste Wende Nussloch Kirche, rund um Heidelberg läuft die Sache problemlos. Auf dem Rückweg fliegen wir wieder zwei Achten am Melibokus. In der zweiten Runde reduzieren wir auf je eine Acht auf Hin- und Rückflug. Ab der dritten Runde geht es nur noch geradeaus. Die notwendigen Höhenreserven bilden wir nur noch mit Fahrtvariationen und konsequentem Ausfliegen der Hangkontur.

## **11:40 Uhr**

500 Kilometer sind abgspult, seit einigen Umläufen hat sich noch eine DG 800 zu uns gesellt. Kai und Volker sind im Schwarzwald, finden aber keine Welle. Der Vorflug mit thermischer Überbrückung hat sehr lange gedauert. Wir bleiben bei unserem Vorhaben. Die Schnittgeschwindigkeit konnten wir von 112 km/h auf den ersten zwei Umläufen auf 135 km/h im fünften Umlauf steigern. Wenn wir die 1250

Kilometer schaffen wollen, müssen wir noch ein Brikett drauflegen. 126 km/h über 500 Kilometer. SMS an unseren Schlepppiloten.

### **15:25 Uhr**

1000 Kilometer auf unserem geschlossenen Kurs sind geschafft. Das Stundenmittel über die zweiten 500 Kilometer liegt bei 135 km/h, wir sind fast wieder im Zeitplan. Der Wind hat im Tagesgang um ca. 15° auf 270° gedreht, damit haben wir günstigste Bedingungen. Die Nachmittagsthermik schenkt uns einige Runden mit etwas höheren Durchschnittshöhen. Die Luft ist glasklar, keine Schauer in Sicht. Alle zweihundert Kilometer gönnen wir uns einen Becher Tee.

### **16:00 Uhr**

Die zusammenbrechende Thermik stört nur noch, wir müssen unsere gewonnene Routine einsetzen, um die Geschwindigkeit zu halten. Heute Morgen sind wir im Schnitt 80 - 100 Meter höher geflogen. Die Höhe über Talboden beträgt jetzt minimal noch 150 Meter. Der höchste Punkt des Fluges ist immer wieder der Ruckstuhl bei Heidelberg auf dem Weg nach Norden. Der niedrigste Punkt ist mit schöner Regelmäßigkeit der Anflug auf den Melibokus von Süden. Im Laufe des Nachmittags dreht der Wind zurück auf 250° und schwächt sich auf 15 km/h ab. Die Vorhersage stimmt ganz genau.

### **16:33 Uhr**

Die letzte Teilstrecke war die Luft wie Seide. Keine Turbulenzen mehr. Wir können näher am Hang fliegen und auf den besseren Teilstücken richtig Gas geben. 15 Kilometer vor dem Ziel schauen wir zu, wie die Sonne sich verabschiedet. Wir entschließen uns, zum Frankenstein zu fliegen. Bei jeder Wende konnte ich zuvor beobachten, wie der Rechner die nötige Höhe zum Heimflug nach Reinheim angezeigt hat.

### **17:19 Uhr**

Malchen Sportplatz ist erreicht. Wir haben 1257 Kilometer auf geschlossenem Kurs um zwei Wenden geflogen. 9:40 Flugzeit, Durchschnittsgeschwindigkeit 130 km/h. Unendlich viele Eindrücke müssen noch verarbeitet werden. Aber noch müssen wir unser Flugzeug sicher an den Boden bringen. Der schnellste Weg ist der Weg nach Hause, 15 Kilometer mit Rückenwind. Um vor Überraschungen sicher zu sein, übersteigen wir den Hang und fliegen mit 250 Metern Reserve ab.

### **17:28 Uhr**

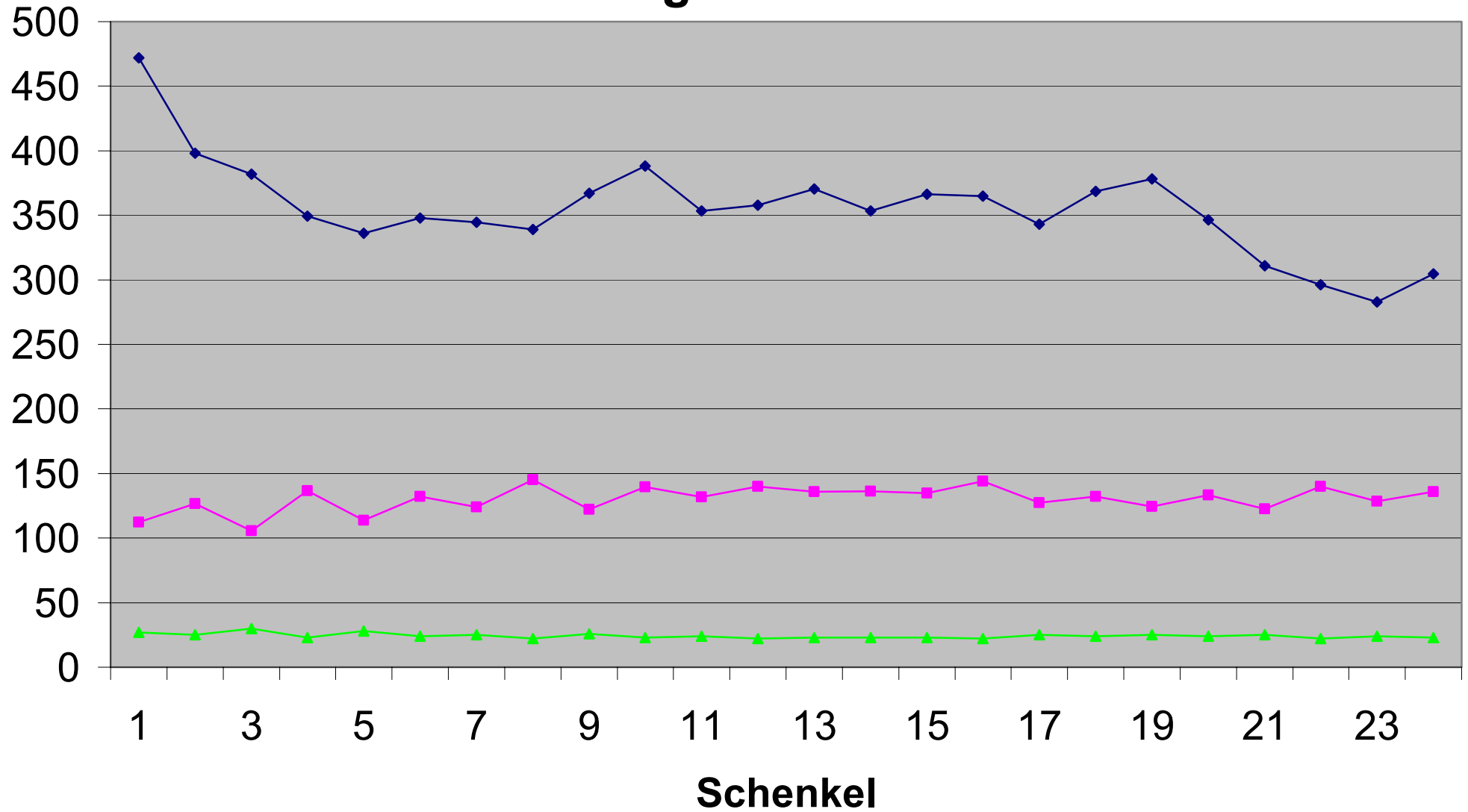
Überflug in Reinheim, die Bahn ist frei, kein Mensch am Platz.

### **17:31 Uhr**

Landung, 15 Minuten später ist es dunkel. Wir sind 10 Stunden und 3 Minuten geflogen, mit An- und Abflug haben wir fast 1300 km Wegstrecke zurückgelegt. Einpacken und feiern. In kleiner Runde treffen wir uns zum Abendessen. Vielen Dank an alle, die uns geholfen haben. Am Wochenende müssen wir noch putzen. Der Regen der letzten Tage war nicht spurlos an unserem Flugplatz vorbeigezogen.

Michael Paul  
MV

# Flugstatistik



—◆— Höhe (m) —■— Geschwindigkeit (km/h) —▲— Zeit (min)