

Tipps für Langstrecken-Aspiranten von Wilfried Großkinsky

Fliegen können wir ja eigentlich alle, die einen etwas besser, die anderen

Worin liegt aber das Geheimnis von den Piloten die einfach größere Strecken fliegen und das mit einer hohen Kontinuität.

Ausgangsort /Startplatz/ Abflugpunkt

Sicher hat der Ausgangsort bzw. Heimatflugplatz neben dem Wetter mit den entscheidenden Einfluss, auf die Größe und den Erfolg eines jeden Streckenfluges. Wenn man in einer guten Region seinen Startplatz hat, sind in der Regel schon die grundlegenden Voraussetzungen gegeben, große Strecken zu planen und anzugehen. Aber nicht jeder hat diesen räumlichen Vorzug. Dieser Situation kann der OLC wie auch der DMST nur schwer gerecht werden.

Zum Glück stellt da unser Wetter seine eigenen Regeln auf, die, wenn man sich intensiv damit auseinandersetzt, für fast jede Region Deutschlands was anzubieten hat. Schon 1970 hat Hans Werner Grosse bewiesen, dass man aus dem flachen Norden einen heute noch geltenden Weltrekord mit 1.400 km fliegen kann. An diesem Tag hat es im Süden Deutschlands geregnet.

Natürlich sind solche Großwetterlagen eher selten und lassen nicht den Schluss zu, der Norden sei ein besserer Wetterraum. Dass die im Süden liegenden Bundesländer über das Jahr einfach mehr fliegbare Wetterlagen haben als der Norden beweist die Statistik.

Eine Übersicht, welche Regionen bevorzugt waren, liefert hier auch die OLC Statistik.

Interessant ist, dass der Westen gar nicht so schlecht abschneidet. Auch wenn in der Regel das schlechte Wetter zuerst mal den Westen beeinflusst, kommt das gute Wetter meist auch zuerst dort an. Das Gleiche gilt für den Osten, aber im umgekehrten Verhältnis.

In dieser Region lassen sich wieder leichter Strecken nach Polen planen, wo man durch das kontinentale Klima hervorragende thermische Bedingungen erwarten kann.

Die Vorteile großer Strecken kann in der Ausnutzung der bekannten Rennstrecken liegen, die man selbst erfliegen hat oder durch Auswertung von OLC Flügen bekannt werden.

Grundwissen für den Streckenflug

Welche Voraussetzungen sollten geschaffen sein, eine möglichst große Aufgabe/Strecke zu erfüllen?

- Die Nutzung des gesamten Thermiktages!
- Der frühest mögliche Start

Hierbei spielen die zu erwartende Wetterlage und sich mit allen verfügbaren Wetterdaten zu befassen die wichtigste Rolle.

Kaltluftlagen bedeuten in der Regel immer einen frühen Start.

Die notwendige Basishöhe ist eine Sicherheitsanforderung und gibt den möglichen Startzeitpunkt vor.

Alle Vorbereitungen am Flugzeug sind schon längst getroffen, da keine Hektik entstehen darf. Die für den Tag vorbereitete Aufgabe und alles, was man eben zum Fliegen benötigt, ist im Flugzeug vorhanden, dazu gehört auch genügend Flüssigkeit.

Wer mit einem Sparrings-Partner zusammen fliegt, hat großes Glück, weil man sich erstens besser motivieren kann und zweitens auch eigene Fehler viel schneller erkennt.

Der Startort muss nicht unbedingt der Abflugpunkt sein. Wenn man nicht über einen Eigenstarter verfügt ist ein F-Schlepp die Voraussetzung für den erfolgreichen frühen Start.

Es macht an vielen Standorten Sinn, sich in die Nähe der ersten Thermikquelle schleppen zu lassen.

Genauso wichtig wie der Abflugpunkt ist natürlich auch der Endpunkt der Aufgabe. Wenn beide übereinander passen ist das natürlich optimal. Der Endpunkt muss nicht der Flugplatz sein, denn er sollte mit der letzten kalkulierbaren Thermik auch noch im Gleitwinkel erreicht werden können. In diesem Fall ist der notwendige Landeacker, ob mit oder ohne Motor, ein Muss.

Der erste Schenkel der Aufgabe sollte nach Möglichkeit mit Rückenwind gewählt werden. Bei anfänglich oft noch niedriger Basis kommt man doch schneller vom Fleck als es bei Gegenwind der Fall wäre.

Bekannte Rennstrecken, zuverlässige Kraftwerke oder auch Gebiete mit thermisch guten Untergründen sollten in die Streckenplanung einfließen. Aber auch die Gebiete die traditionell schlecht sind, müssen Berücksichtigung finden. Wenn das Steigen dort eben schwächer wird, liegt es nicht unbedingt am schlechten Flugstil des Piloten.

Wetterlagen mit Warmluft-Advektion sind in der Mitte des Jahres am häufigsten. Erkennt man diese Situation nicht schon im Vorfeld der Wetterbetrachtung, wird man meist durch schlechtes Kurbeln und immer wieder nachzentrieren davon überrascht.

Starkwindlagen sind generell fliegbar, aber dann sollte auch Kaltluft eine Rolle spielen.

Wolkenstraßen lassen lange Geradeausstrecken zu. Auch hier wieder dicht an der Basis bleiben denn im unteren Bereich ist die Thermik nur schwer zentrierbar.

Faustformel für die Turbulenzschicht

$10\text{km/h} = 150\text{m} / 20\text{km/h} = 300\text{m} / 30\text{km/h} = 450\text{m}$ usw.

Wenn man nicht gerade in den Alpen fliegt, wo Hangwinde eine entscheidende Rolle spielen, sollte man bei Kaltluft-Starkwindlagen die flacheren Untergründe bevorzugen, da die Thermik homogener auftritt. Berge und Hügel beeinflussen durch hochreichende Turbulenz und zerfetzte Bärte.

Am Anfang und am Ende des Tages möglichst dicht an der Basis bleiben, da die Thermik am Morgen noch inhomogen entwickelt ist, am Abend schwächer wird und von unten heraus nur schwer zu finden ist.

Und jetzt braucht man nur noch die Ausdauer und das Sitzfleisch um lange genug in der Luft zu bleiben. Auch das muss jeder trainieren! Je größer die Aufgabe, je länger die Flüge!

Es empfiehlt sich, den ersten Schenkel lang genug zu planen.

Sollte das Wetter nicht so mitspielen und die Aufgabe muss frühzeitig abgebrochen werden, liegt die Herausforderung im großen Heimatdrang. Die Zeit vergeht wie im Fluge.

Nachbriefing und Erkenntnisse des Eigenen und der gemeldeten Flüge im OLC.

Sicher ist es für jeden das Highlight des Tages, seinen Flug in den OLC zu stellen. Wer war besser, weiter oder schneller? Hieraus die richtigen Schlüsse zu ziehen ist ein wichtiger Bestandteil für die eigene Weiterentwicklung. Die Möglichkeit in alle gemeldeten Flüge hinein sehen zu können und diese zu analysieren, ist eine der wertvollsten Entwicklungen und Errungenschaften der letzten Jahre in unserem Sport.

Dem Erfinder dieser Wettbewerbsplattform, Reiner Rose, sind wir alle, die dieses Medium heute so selbstverständlich nutzen, zu großem Dank verpflichtet. Das Gleiche gilt für das Team, das unermüdlich und kostenlos das große Rad der vielen tausend Meldungen EDV-technisch am Laufen hält.

Auch wenn der Beitrag freiwillig ist, sollte Jeder, der dieses Netzwerk nutzt, den kleinen Beitrag als Anerkennung für die unentgeltliche Arbeit leisten.

Wer ohne Smily diese Plattform nutzt stellt sich selbst ein Armutszeugnis aus und macht dieses übers Netz sichtbar. Mir ist es sehr wichtig, an dieser Stelle noch einmal auf den Jahresbeitrag von nur 9 Euro (per Lastschrift) hinzuweisen.

Gibt es da noch eine Frage?

Wilfried Großkinsky