

# Von Schriesheim zum Melibokus

von Patrick Jung

Da ich jetzt schon mehrfach gefragt wurde, wie man denn in der thermikarmen Zeit von Schriesheim zum Melibokus fliegt, habe ich mir mal die Mühe gemacht und versuche mit diesem Bericht ein bisschen Licht ins Dunkel zu bringen.

In keinem Fall ist dies eine Anleitung zum Nachfliegen, da hierzu drei Faktoren eine Rolle spielen von welchen ich nur die dritte behandeln kann.

## Die Faktoren:

**1. Der Mensch/Pilot:** Jeder von uns hat aufgrund seiner eigenen fliegerischen Laufbahn mehr oder weniger viel Erfahrung, die gleichzeitig mit dem persönlichen Charakter das Risikomanagement beeinflusst. Das heißt jeder von uns bewertet eine gegebene Situation anders. Das Risikomanagement ist also eine Abwägung von Chancen und Risiken die uns eine bestimmte Flugsituation bringt. Da dies jeder von uns aus oben genannten Gründen anders wertet, kann ich diesbezüglich auch keine Ratschläge geben oder noch schlimmer, jemanden animieren einen solchen Flugversuch zu wagen.

**2. Die Ausrüstung:** Jeder von uns fliegt mit einer Ausrüstung-/Fluggerät die ihm/ihr ein gewisses Leistungspotential (Polare) bietet. Diese sollte jedem Piloten bekannt sein und es ihm möglich machen dieses Potential optimal und das in jeder Flugsituation abzurufen. Hierzu ist es wichtig IMMER nach dem Trichterprinzip zu fliegen auf das ich später eingehen werde.

**3. Wetter und Gelände:** Bleiben wir zuerst beim Gelände. Wie ihr den Bildern entnehmen könnt, ist die Bergstraße nicht genau Nord-Süd ausgerichtet, sondern bietet einige Varianten von dieser Grundausrichtung. Der erste Abschnitt nach Norden ist zugleich einer der Schwierigsten. Der Hang biegt nördlich, kurz hinter Schriesheim bis nach Weinheim etwas nach Nordosten ab, wodurch die Aufwindkomponente bei den oft vorherrschenden Südwestwinden abnimmt. Ab Weinheim Nord biegt der Hang bis zum Melibokus wieder etwas nach Nordwesten ab, wodurch die Aufwindkomponente wieder zunimmt.

Der Abschnitt zwischen Schriesheim und Weinheim ist darüber hinaus von vielen Querrippen durchsetzt, wodurch die Luft den Hang leider oft um- anstatt überströmt. Ab Weinheim Nord bis nach Heppenheim ist der Hang weniger stark von Querrippen durchsetzt, wodurch sich die Soaringbedigungen meist verbessern. Da die Bergstraße im Verlauf nach Norden jedoch kontinuierlich an Höhe verliert, verringert sich auch unsere Höhe über Grund, was nun wieder andere Schwierigkeiten nach sich zieht, nämlich die der uns zur Verfügung stehenden Außenlandemöglichkeiten, natürlich abhängig vom Fluggerät.

Der Abschnitt zwischen Heppenheim Nord bis zum Melibokus wird zur Materialschlacht. Auf diesem, schwierigsten Streckenabschnitt ist der Hang stark durchsetzt. Zwischen Heppenheim und Bensheim gibt es lediglich drei kegelförmige Erhebungen, die nicht wirklich zum soaren einladen, wodurch wir wahrscheinlich (je nach Fluggerät) sehr niedrig vor Bensheim ankommen. Hier weiter zu fliegen ohne ausreichende Höhe wäre fatal, da es selbst für Gleitschirmpiloten so gut wie keine Landemöglichkeiten gibt. Der Streckenabschnitt von Bensheim Süd bis zur Melibokuslandewiese beträgt 6,5 km. Hier gewinnt ganz klar der, der mit einem Fluggerät unterwegs ist welches die nötige Leistungspolare aufweist.

Nicht jeder Soaringtag ist gleich und nicht jeder dieser Tage an denen es in Schriesheim gut geht eignet sich für einen Soaringstreckenflug.

Meiner Erfahrung nach sind diese wirklich guten Tage sogar sehr selten. Wie also sollte so ein Optimaltag nun für uns aussehen.

Die Atmosphäre sollte möglichst stabil geschichtet sein, da an solchen Tagen die Sinkzonen zwischen den Aufwindgebieten deutlich moderater ausfallen. Es sollte kalt sein, denn an solchen Tagen trägt die Luft insgesamt etwas besser. Der Wind kommt im Optimalfall aus WSW und zwar möglichst mit ca. 20 km/h in allen Höhen und ohne eine markante Richtungsänderung. Diese Lagen treffen wir hauptsächlich an, wenn wir am Rand einer zyklonalen Wetterlage liegen oder wir auf der Rückseite einer abziehenden Front mit abgeschwächtem Westwind fliegen.



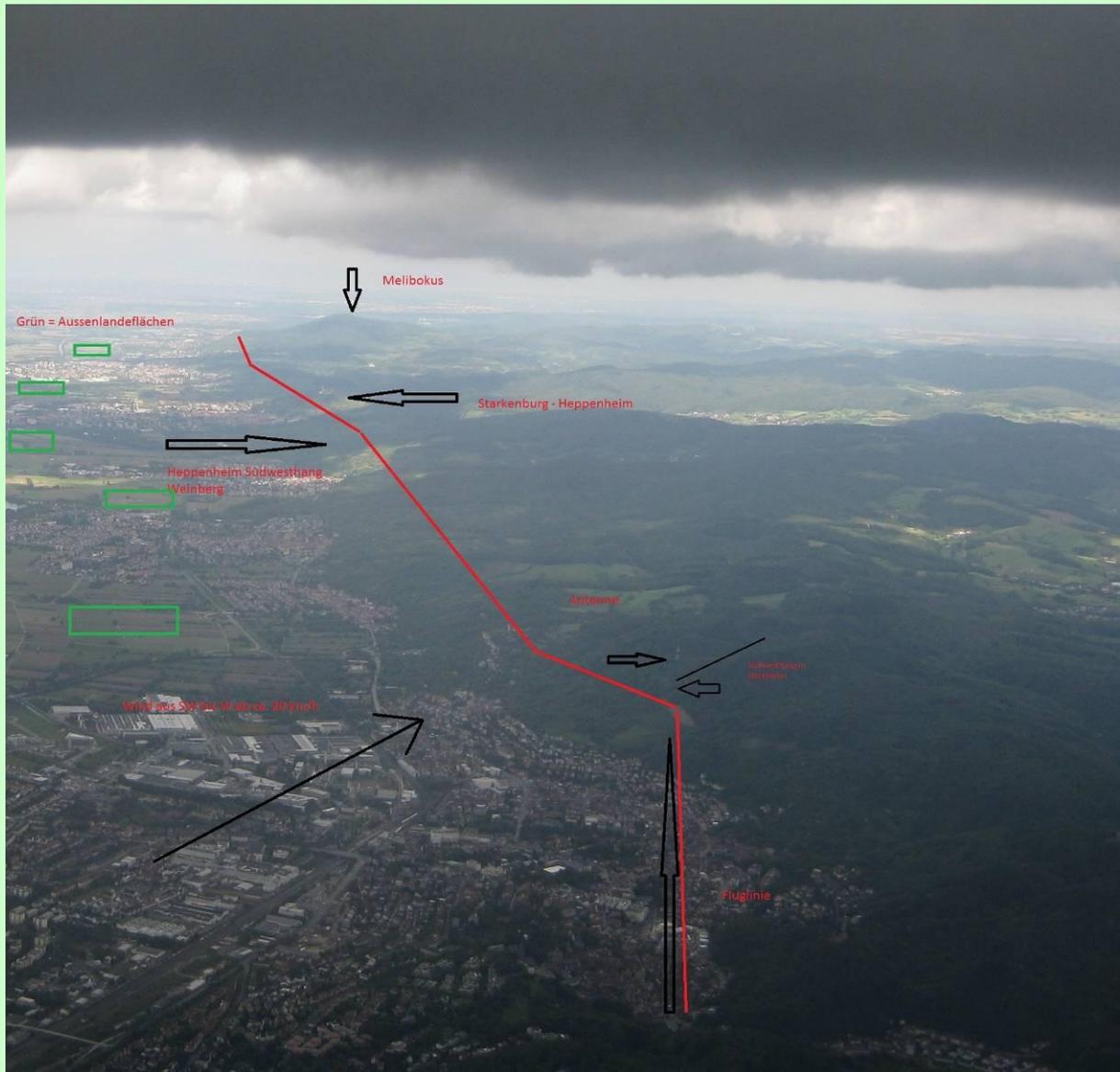
Blick von Heidelberg nach Norden entlang der Bergstraße.

Hier seht ihr die grobe Ausrichtung der Bergstraße zwischen Heidelberg und Melibokus. Es dürfte jedem klar sein, welche Hangabschnitte besser tragen müssen!!!



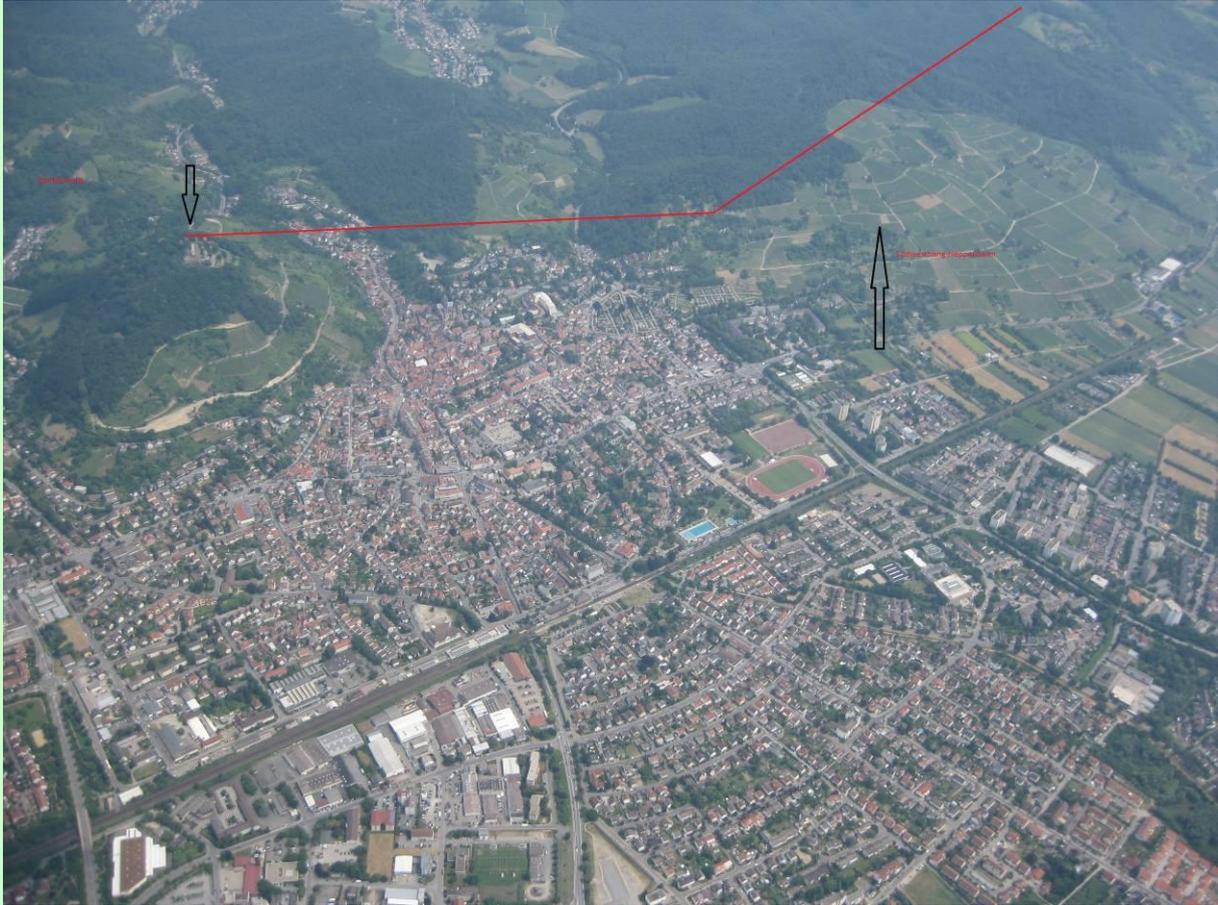
Von Schriesheim nach Norden.

Siehe Ausrichtung des Hangs von Schriesheim nach Weinheim!!!



Flugroute nach Norden ab Weinheim.

Siehe weiterhin die Hangausrichtung ab Weinheim Nord!!!



Heppenheim mit Südwesthang südlich (rechts) der Stadt



Am Ziel Melibokus

Zu meiner Flugtaktik:

Ich fliege wie die meisten wissen einen sehr leistungsstarken Flügel (A.I.R Atos VR) der eine relativ (für Drachen) flache Polare aufweist und darüber hinaus unschlagbar im geringsten Sinken ist. Mein geringstes Eigensinken beträgt ca. 0,7 m/s bei etwa 38 km/h und ein bestes Gleiten von ca. 1:17 bei 0,85 m/s und ca. 55 km/h. Bei 90 km/h beträgt die Sinkrate ca. 2,5 m/s.

Bei Streckenflügen egal ob thermisch oder dynamisch rechne ich zumindest an Schlüsselstellen bei Null km/h Wind niemals mit den oben genannten Werten. Hier bleibe ich auf der sicheren Seite und rechne max. mit einer Gleitleistung von 1 : 10!!!

Daraus ergibt sich mein Aktionsradius was bedeutet, dass ich bei einer Flughöhe von 400 Metern über Grund einen Aktionsradius von 4000 Metern habe. Dies ist nun das Trichterprinzip. Ausgehend aus meiner jeweiligen Situation habe ich also unter mir einen imaginären Trichter in der Größe der von mir angenommenen oder errechneten Gleitzahl (Aktionsradius) Je höher ich also bin, umso größer mein Trichter und somit mein Aktionsradius.

Nun soaren wir aber nicht bei Null Wind, sondern etwa bei einem Wind von ca. 20 km/h der nun meine Position im Trichter verändert. Meine Gleitleistung verringert sich also erheblich gegen den Wind und erhöht sich erheblich mit dem Wind.

Jeder der bei starkem Wind > 20 km/h schon mal in Schriesheim gesoart ist, weiß wie lange der Weg zum Landeplatz sein kann und wieviel Höhe man dabei vernichtet.

Wir fliegen aber nicht immer genau gegen oder genau mit dem Wind sondern eben manchmal auch quer zum Wind. Gerade wenn ich mich also einer Schlüsselstelle nähere muss ich wissen, wo ich mich innerhalb meines Trichters befinde um optimal meine Chancen und Risiken abwägen zu können. Und da sind wir wieder beim persönlichen Risikomanagement!!! Man sieht also, es ist gar nicht soooo einfach alles unter Kontrolle zu haben.

Es gibt auf dem Weg von Schriesheim bis zum Melibokus zwei Markante und eine etwas weniger schwierige Schlüsselstelle.

Die erste Schlüsselstelle ist die Querung von Weinheim. In der Folge die etwas einfachere, nämlich die Querung von Heppenheim um dann zur schwierigsten Schlüsselstelle der Querung von Bensheim zu kommen.

Wenn ich nun in Schriesheim meinen Flug beginne soare ich auf max. Ausgangshöhe (max. 700 m / NN wegen Kontrollzone) und fliege der Kante des Steinbruchs luvseitig folgend nach Norden. Bei der Querung des Tals muss man höllisch aufpassen nicht in die Düse zu kommen. Gerade mit dem Gleitschirm besteht höchste Gefahr dort nicht mehr rauszukommen, deshalb hoch und luvseitig das Tal umfliegen.

Am Wohngebiet Branich angekommen heißt es weiter nach Norden hangeln und jedes noch so kleinste Steigen mitnehmen. Lasst euch gerade auf diesem Streckenabschnitt Zeit und sucht nach der optimalen Linie. Auf dem Weg nach Norden passiert man diverse Querrippen am Hang die manchmal bei SW bis WSW Wind tragen oder sogar Steigen bringen. Hier nehme ich jeden Meter der mir geschenkt wird mit, um vor Weinheim auf Maximalhöhe zu sein. Der Weg von Weinheim Süd und den letzten Landewiesen bis zum Südwesthang nördlich der Stadt beträgt ca. 4 km. Der Sender hat eine Höhe von ca. 260 m/NN.

Um also sicher auf der nördlichen Seite, mindestens auf Höhe des Mastes anzukommen benötige ich also bei einer angenommenen Gleitzahl von 1:10 eine Höhe von 500 Metern über Grund (Ebene).

Hier gibt's auch keine Diskussion, da ich mich an einer Schlüsselstelle befinde. Saufe ich hier unterwegs ab, sitze ich in der Stadt! Die Chance wenns nicht geht ins Rheintal rauszufiegen um zu landen ist gleich Null, da die Stadt eine viel zu große Ost-West Ausdehnung hat. Der gleitschirmfliegende Freund sei an dieser Stelle gewarnt. Ihr müsst vor der Stadt und früh genug entscheiden ob drüber fliegen oder lieber eine Sicherheitsaußenlandung. Ist man erst mal unterwegs, gibt's kein Zurück mehr.

Ist die Hürde in Weinheim genommen und ich komme hoch genug an der dortigen Südwestflanke an, soare ich wieder auf Maximalhöhe. Auch hier braucht es manchmal Geduld bis man den besten Steigbereich gefunden und ausgeflogen hat. Erst dann geht die Reise nach Norden weiter. In der Folge verliert nun die Bergstraße an Höhe und damit verringert sich ebenfalls die Höhe über Grund. Da bis Heppenheim genügend Aussenlandeflächen zur Verfügung stehen ist dies kein Grund zur Panik. Denkt wieder ans Trichterprinzip!!!

Vor Heppenheim ist man ziemlich weit unten. Drei bis vierhundert Meter über der Ebene ist wahrscheinlich und damit zu niedrig für eine sichere Querung der Stadt. Deshalb gilt hier südlich vor der Stadt am dortigen Weinberg mit SW-Ausrichtung sich die nötige Höhe zu holen. Die Querung beträgt ca. 2,5 km.

Der nun folgende Abschnitt zwischen Heppenheim und Bensheim wird schwierig, da der Hang wie beschrieben löchrig ist und wenig steigen bringt. In der Folge wird für die meisten die Reise, so sie denn bis hierher geglückt ist vor Bensheim sein Ende finden. Bis Bensheim Süd gibt es ausreichend Landeflächen und der Zug bringt einen schnell zurück nach Schriesheim. Wer Freunde hat lässt sich abholen. ;-)

Für diejenigen die auch hier nicht aufgeben wollen folgendes. Von Bensheim Süd bis zur Melibokuslandewiese sind es noch 6,5 km. Dafür benötigt man, wenn man kein zu großes Risiko eingehen möchte eine Abflughöhe von 750 Metern über Grund bei einer Gleitzahl von 1:10. Nimmt man die Außenlandemöglichkeit zwischen Bensheim und Zwingenberg an der BAB 5 mit ins Kalkül, sollte man nicht unter 500 Meter abfliegen. Ich bin mal mit 300 Metern abgeflogen und habs geschafft, frage mich aber, ob hier nicht mein Risikomanagement mit Blick auf den nahen Erfolg versagt hat!?

So, viel Spaß beim Nachfliegen zu dem ich wie gesagt niemanden animieren möchte! ;-) Auf jeden Fall cool bleiben und niemals den Trichter vergessen wenn ihr zum fliegen geht.

Fly save and high

Patrick