

Drachen- und Gleitschirmflieger-Info



Info 1/09 Juli

Hallo liebe FliegerInnen und Flieger,
in dieser Ausgabe stellen sich der neue Vorsitzende und der neue Sport-
referent vor.

Außerdem gibt es was zu feiern am 29. und 30. August !!!

Wie ihr ja vielleicht schon bemerkt habt streikt nicht nur das Laptop der Redakteurin
sondern auch die Redakteurin selbst!


Gesucht wird jemand der Lust hat dieses Info weiter zu machen.

Aufgaben dieser Tätigkeit sind:

- in Absprache mit dem Vorstand Beiträge zusammen stellen
- Infos weiterzugeben und dieses
- je nach Bedarf 3 - 4 Mal im Jahr zu veröffentlichen

Alles keine Zauberei. Wer Lust hat diese Tätigkeit zu übernehmen kann sich gerne beim
Vorstand 1.vorsitzender@ersterodc.de oder mir melden.

Gruß Anja
Info-redaktion@ErsterODC.de

<u>ODC Service</u> ODC im Internet: www.ErsterODC.de	Erlau Wetterstation: 0160-8551027
Stammtisch ganzjährig Jeden 1. Freitag im Monat 20.00 Uhr in Alsbach Hauptstr. Gasthaus „Zur Sonne“	Melibokus - Wetterstation 06251/  983612

Neue Termine 2009:

29. und 30. August 09	Melibokusgipfelfest (siehe Info Seite 4)
Noch nicht bekannt	Martinsgans - Essen bei Wendel in Erlau



-Willkommen an alle Neumitglieder

Dieter Kolkwitz

Veränderung im Vorstand des 1. ODC

Schorsch Schuhmacher ist nach jahrzente langer Vorstandsarbeit abgelöst worden von

Herzlich Willkommen als 1.Vorsitzender des ODC !
Rene Gensert



1. Vorsitzender
Rene Gensert
Tel.: 0177/2301884
E-Mail:
1.vorsitzender@ErsterODC.de

Rene ist 43 Jahre alt und fliegt seit 1992 Gleitschirm. Er war 2 Jahre Fluglehrerassistentenanwärter ... „Ich habe aufgehört weil ich selbst nicht mehr zum Fliegen gekommen bin! “ ...und hat 2007 auch mal als Theorielehrer für eine Flugschule gearbeitet. Seine bevorzugten Fluggebiete sind: Odenwald, Schweiz, Österreich, Algodonales und früher Castelluccio.

Seit etwa 9 Jahren ist er 2. Vorsitzender der Gleitschirmflieger Lindenfels und dort Beauftragter für Luftaufsicht; etwa genauso lange Mitglied im 1.ODC; Bergsträßler Drachen- und Gleitschirmflieger; Kurpfälzer Gleitschirmflieger, Deltaclub Interlaken. Seit etwa 9 Jahren ist er regelmäßig Delegierter bei der Jahreshauptversammlung des DHV für die Region Mitte, Webmaster bei den Lindenfelsern und Bergsträßlern Mitiniator der Odenwaldrunde und Webmaster des Forums.

Beruflich ist er seit 10 Jahren IT- Consultant und Trainer bei der Fa. In -Time, IT Consulting in Bensheim.



2. Vorsitzender
Carlo Balsler
Tel.: 06163/828387
E-Mail:
2.vorsitzender@ErsterODC.de

Der 2. Vorsitzende wurde im Info April 08 vorgestellt.

Sportreferent
Patrick Jung
Tel. 0171/5818015
E-Mail,:
Sport-referent.hg@ErsterODC.de



Patrick Jung wohnt in Bensheim, ist 44 Jahre alt und fliegt Drachen seit 1983 und seit 2003 Starrflügler mit gesamt ca. 2500 bis 3000 Flugstunden , Gleitschirm seit 2003 mit ca. 700 Flugstunden.

Neben der Tätigkeit als Sportreferent des 1. ODC ist er auch Drachenreferent bei den Bergsträßler Drachen- und Gleitschirmfliegern.

Seine bevorzugten Fluggebiete sind der Melibokus, Schriesheim, UL-Schlepp, die Alpen, Italien.

Seine Hobbies sind; Fliegen, Skifahren, Natur, Lesen, Kochen und gute Weine. Sein Beruf ist Projektentwickler

Melbokusgipfelfest am 29. und 30. August 2009

Ein einmaliges Fest findet aus folgenden Gründen/Anlässen auf dem Meli statt:



- 1225 Jahre Auerbach
- Rückgabe des Geländes auf dem Gipfel an die Bürger der Bergstrasse-
- Einbindung des Gipfels in den neuen Nibelungensteig
- Benefizveranstaltung für die Renovierung des Turmes und Restaurant.

Wann ?

Am Samstag, den 29.08 findet ab 16 Uhr bis 20 Uhr ein HR3 - Live- Konzert oben statt. Der Sonntag startet ab 11 Uhr mit Frühshoppen, Gottesdienst und Kindernachmittag sind das restliche Programm.

Was macht der ODC ?

Wir als 1. ODC werden eine Fläche von ca. 15qm bekommen, die wir für einen Infostand nutzen werden. Die Position soll möglichst nah oben auf der freien Fläche Richtung Startrampe sein. Wir können ein "Partyzelt" o.ä. aufstellen (**wer hat so was zuhause und kann es mitbringen?**).

Vielleicht schaffen wir es auch ein Drachen- und Gleitschirmgurtzeug aufzuhängen, damit die Besucher das live erleben können.

Neben dem Drachenfliegen am Meli sollten wir aber auch unbedingt das Gleitschirmfliegen im Odenwald präsentieren. Dazu sollten dann aber auch 2-3 Gleitschirmflieger am Sonntag da sein.

Ablauf

Vom Ablauf könnte es dann etwa so aussehen: Wir können also am Samstag "normalen" Flugbetrieb da oben machen und am Sonntag dann zusätzlich einen Infostand betreiben. Flyer u.ä. gibt's vom DHV

Was wir brauchen, sind 6-8 Leute, die über den Tag verteilt Rede und Antwort stehen und ein paar Leute die auch beim Auf- und Abbau helfen.

HR 3 berichtet auch wohl Live im Radio. Und fliegen sollen wir natürlich auch.

Bitte meldet euch bei mir.

Rene Gensert

Neues im "Maschinenpark" des ODC



Mithilfe von Fritz und seinen guten Kontakten zu dem qualifizierten Fachhandel im Odenwald, haben wir mit einem großzügigen Rabatt von 25% einen neuen Freischneider der Marke STIHL gekauft.

Dieser wird in Erlau stationiert und steht dort auch mit der notwendigen Schutzausrüstung zur Startplatzpflege bereit.

Hauptsächlich soll damit der Bewuchs um die Rampe in Erlau zu Leibe gerückt werden. Aber auch die wilden Brombeeren am Bauwagen des Meli- Landeplatzes sind vor diesem Gerät nicht mehr sicher..

Einem spontanen Arbeitseinsatz steht somit kaum was im Weg. --

Rene Gensert

Knockinon Heaven's Door

Gedanken von Patrick Jung

Nein, wir sind keine Todgeweihten die danach trachten dem Himmel näher zu sein. Wir Flieger sind Menschen die ihr Leben lieben, mit allen Sinnen genießen und gerade deshalb dem Himmel ein Stück näher sind.

Wer von uns kennt nicht das Gefühl, wenn wir nach einem langen, trüben Winter das erste mal wieder eine Cumuli am Himmel sehen. Oft schon im Februar können wir die ersten Thermikwolken beobachten und alles in uns sehnt sich danach endlich wieder da oben zu sein.

Die Stimmung unter den Piloten am Startplatz hat sich gewandelt. Alle Lachen, sind gut gelaunt und freuen sich auf die beginnende Saison. Auch die Natur zeigt, dass der Frühling nicht mehr weit ist. Die ersten Pflanzen brechen durch die Erde und die Vögel kommen aus ihrem Winterquartier zurück und zwitschern um die Wette.

Am Startplatz werden Schirme ausgebreitet und Drachen aufgebaut und alle drängt es raus in die erste zarte Thermik der neuen Saison. Es ist jedes Jahr die gleiche Vorfreude in uns. Wir träumen von Thermik- und großen Streckenflügen.

Was wir jedoch nicht vergessen sollten ist auch die Gefahr die die Fliegerei mit sich bringt. Leider verzeichnen wir jedes Jahr mehr und mehr Unfälle mit zum Teil schweren Verletzungen zum Teil mit Todesfolge. Meine eigene Beobachtung der letzten Jahre zeigt mir eine Entwicklung, die von immer größerer Respektlosigkeit geprägt ist. Starkwind, Fronten, Gewitter, das alles scheinen keine Phänomene mehr zu sein die einen Start verhindern oder rechtzeitig zum Flugabbruch bewegen.

Da schreiben Piloten als Kommentar im DHV-XC-Cup, dass sie beim Donnerrollen den Flug abgebrochen haben und es war natürlich alles save.

Es wird bei Föhnlagen geflogen – die anderen sind ja auch noch geflogen – und auch da war natürlich wieder alles save.

Während ich schon im heimischen Fluggebiet frühzeitig mit meinem Atos gelandet bin, weil sich eine angekündigte Kaltfront nähert, starten tatsächlich noch Gleitschirmflieger raus als die Front bereits da ist. Verblasen und in diversen Vorgärten gelandet ist Gott lob nichts passiert. Dennoch frage ich mich, ob die Selbst- und Wettereinschätzung so mangelhaft sind, die Ignoranz der Piloten so groß oder ob die Ausbildung so schlecht ist ?

Gerade das Thema „Wetter“ scheint für die meisten Drachen- und Gleitschirmflieger ein Buch mit sieben Siegeln zu sein und noch schlimmer, es ist überhaupt kein Interesse vorhanden sich diesbezüglich zu bilden. Wetterphänomene die eindeutig und gefährlich sind werden einfach ignoriert. Würden die tatsächlichen Unfallzahlen veröffentlicht, würde glaube ich vor allem die Gleitschirmfliegerei verboten. Zumindest aber würde kein deutsches Versicherungsunternehmen uns mehr versichern.

Ich gebe aber den Piloten natürlich nicht die alleinige Schuld. Ausbildungsrichtlinien des DHV und der wirtschaftliche Druck der Flugschulen die angehenden Piloten schnellst möglich durch die Ausbildung zu schleusen, sind in erster Linie verantwortlich für den schlechten Leistungsstand frisch ausgebildeter Piloten. In Eigeninitiative lernen dann die wenigsten den richtigen Umgang mit ihrem Fluggerät und noch wichtiger mit der Natur.

Abstiegshilfen, die in Sicherheitstrainings vermittelt werden sind zwar eine tolle Sache aber... die wenigsten Piloten schaffen es dann diese auch wenn nötig wirklich anzuwenden. Viel besser und sicherer wäre es den Piloten beizubringen nur bei Bedingungen zu fliegen, bei welchen man keine Abstiegshilfen benötigt.

Tja, dann sind wir wieder bei den Piloten die durch ihr Pilotenkönnen, ihr Feingefühl für die Natur und die meteorologischen Vorgänge und das Erleben des Flows sinnbildlich an der Himmelspforte anklopfen und bei denen, die dies leider ganz real tun, weil sie einfach sterben!

Knocking on Heaven's Door eben, so oder so das muss jeder selbst entscheiden!



Düseneffekte und Leegebiete im Fluggebiet Ölberg

von Patrick Jung

Ich weiß schon, wahrscheinlich führe ich wieder Selbstgespräche weil eh niemand zuhört bzw. schreibe Emails an mich selbst. Egal, vielleicht gibt's es ja den ein oder anderen von euch, der sich zumindest mal ein paar Gedanken macht. Ich freue mich ja schon, wenn ich nur einen einzigen Piloten erreiche und vielleicht dadurch einen Unfall verhindern kann.

Zum Thema:

Das Fluggebiet Ölberg weist je nach Windrichtung und Stärke, Labilität der Luftmasse und der Höhe von Inversionen diverse Lee- und Düseneffekte auf.

Um sich vorstellen zu können, wie und wo Leerrotoren und Düsen entstehen, vorab folgendes:

Entscheidend für die Entstehung von Leerrotoren sind einerseits die Windstärke, das Geländeprofil und der Zustand der Atmosphäre.

Ein sich bewegendes Luftmolekül wird je nach Schichtung der Luftmasse (Labilität, Indifferenz, Stabilität) versuchen mehr oder weniger schnell in seine Ausgangsposition zurück zu gelangen. Das bedeutet, dass die schlechteste Kombination starker Wind mit hoher Labilität ist. Zu erkennen ist dies bereits am Start durch böigen Wind mit häufigen Richtungsänderungen!

Luft, die also über einen Hang strömt wird bei hoher Labilität auf der Leeseite turbulenter sein als bei einer stabilen Luftmasse. Bei starkem Wind und labiler Luftmasse kann im Extremfall die turbulente Rotorzone das zwanzigfache der Hindernishöhe betragen.

Das wiederum bedeutet, das eigene, begrenzte Erfahrungen beim Durchfliegen von Leegebieten in einer stabilen Luftmasse keinen Aufschluss darüber geben, wie die Auswirkungen in einer anderen Luftschichtung bei gleicher Windstärke gewesen wäre!

Je labiler also die Luftmasse und je stärker der Wind umso weiter Luvseitig muss geflogen werden.

Düsen entstehen immer dort, wo die Luft ein Schlupfloch am Hang findet. Klassischerweise also in Taleinschnitten wie dies zwischen der Strahlenburg und dem Wohngebiet am Branich zu finden ist. Das gleiche gilt auf der Südseite zwischen dem Ölberg und der Schauenburg in abgeschwächter aber dennoch ausreichend starker Konstellation.

Luft sucht sich immer den Weg des geringsten Widerstandes, weshalb sie also lieber einen Hang umströmt als das sie ihn überströmt. Da die Luft aber nicht weniger wird, wenn sie auf breiter Front auf den Hang trifft, diesen dann bei einem Taleinschnitt lieber umströmt also in den Taleinschnitt beidseitig hinein strömt, wird sie komprimiert. Der Effekt ist also das die gleiche Luftmasse nun weniger Raum einnimmt und dadurch beschleunigt wird.

Jeder der sich mal die Verengung in einem Bachlauf angeschaut hat versteht es!

Ein weiterer Effekt ist der Windvektor. Luft die gegen einen Hang strömt teilt sich, sobald sie nach oben abgelenkt wird in eine Horizontal- und ein Vertikalkomponente auf. Je steiler der Hang, desto größer wird die vertikale Windkomponente. Was wiederum bedeutet, das die Vorwärtsfahrt über Grund die ihr beim Soaren habt absolut nichts mit der tatsächlichen Windgeschwindigkeit zu tun hat. Je stärker also die Vertikalkomponente desto mehr Vorwärtsfahrt haben wir beim Soaren im Aufwindband.

Dies hat absolut nichts mit der Windgeschwindigkeit zu tun, die deutlich höher ist!

Um rauszukriegen wie stark die Windgeschwindigkeit beim dynamischen Soaren also ohne Thermikeinfluss ist, gibt es zwei Methoden! Entweder ihr könnt rechnen, dann rechnet ihr eure Nettosteigwerte, also Steigwerte plus Geräteeigensinken m/s in km/h um und rechnet diese eurer Grundgeschwindigkeit zu oder einfacher, ihr fliegt solange luvseitig geradeaus bis ihr den Aufwindbereich verlassen habt und zwar so weit, bis euer Vario normale Sinkwerte anzeigt. Erst dann zeigt euch euer GPS die wahre Geschwindigkeit über Grund und damit auch (wenn ihr die Geschwindigkeit eures Fluggerätes kennt) die Windgeschwindigkeit an.

Fliegt man bei stärkerem Soaringwind nur wenig hinter die Hangkante ist die Vertikalkomponente schlagartig fort und ihr habt den vollen Gegenwind plus sinkender Luftmasse im Lee plus Leerrotoren gegen euch stehen.

Dann kommen so Aussagen wie: Der Wind hat ganz plötzlich zugelegt! Aha, klar doch.

Ein Sonderfall ergibt sich bei niedrigen Inversionslagen.

Ergibt sich der Sonderfall, dass eine relativ starke Inversion knapp oberhalb des Hangs liegt. Wir reden hier von wenigen Metern bis einige hundert Meter (hängt von der Windstärke ab) wird die Luft zwischen Hangkante (Gipfel) und Inversion ähnlich einer Talwinddüse komprimiert und dadurch beschleunigt. Der Effekt ist der gleiche. Keine Vorwärtsfahrt und damit ab ins Lee.

Es gibt drei Ursachen für eine solche Inversionslage:

- Es liegt eine starke Bodeninversion im Rheintal die sich nicht auflöst aber tageszeitlich bedingt durch thermische Einflüsse leicht ansteigt, im ungünstigsten Fall eben bis knapp über Hangkante!
- Eine mittelhohe Inversion (Absinkinversion) sinkt durch Kaltluftzufuhr in der Höhe weiter ab.
- Aufgleitinversion bei Annäherung einer Warmfront.

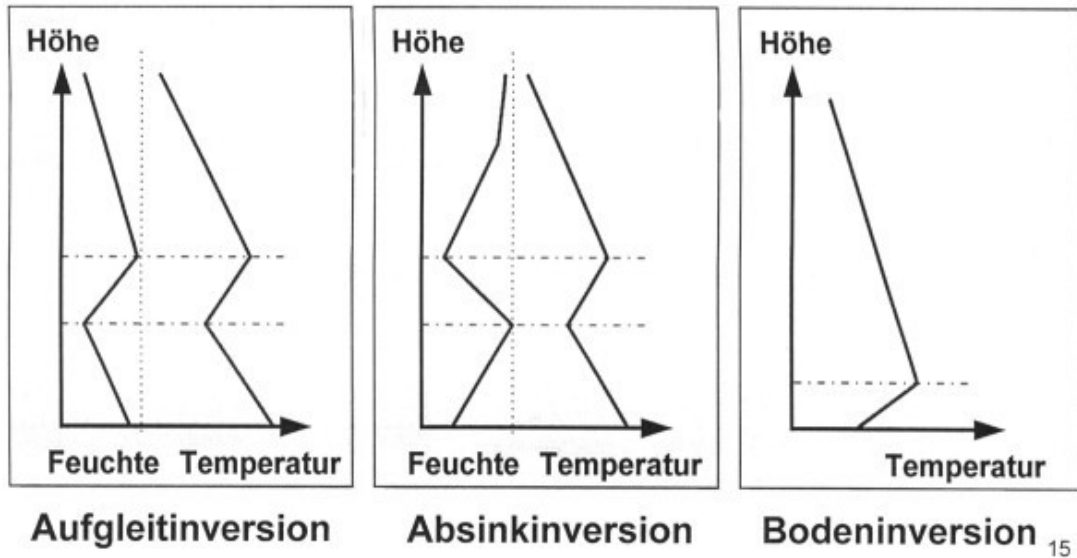
Für die, die es genauer wissen wollen!

Inversion / Übertragen aus Top-Wetter

Unter einer Inversionsschicht versteht man in der Meteorologie eine Luftschicht, innerhalb derer die Temperatur entgegen den normalen Verhältnissen (siehe ICAO-Standardatmosphäre) mit der Höhe zunimmt. Man spricht auch von einer Temperaturumkehrschicht. Inversionsschichten können durch verschiedene atmosphärische Prozesse hervorgerufen werden:

- **Absinkinversion:** Vor allem in Hochdruckgebieten bilden sich durch aus der Höhe absinkende Luftmassen häufig mehrere sog. Absinkinversionen aus. Da sich die Luft während des Absinkprozesses gemäß dem trockenadiabatischen Temperaturgradienten um ziemlich genau 1°C pro 100 Meter Höhendifferenz erwärmt, ist sie bei fortgesetztem Absinken häufig in einem bestimmten Niveau wärmer als die direkt unter ihr lagernde Luftschicht, d.h. es bildet sich eine Inversion aus.
- **Bodeninversion:** Ein weiterer Prozess, der zur Ausbildung einer Inversion führen kann, ist die nächtliche Ausstrahlung des Erdbodens, wodurch sich die unmittelbar darüberliegenden Luftschichten stärker auskühlen als die darüberliegenden.
- **Aufgleitinversion:** Auch advektive Prozesse können zur Ausbildung von Inversionen führen, wenn nämlich bei Annäherung einer Warmfront in höheren Schichten verstärkt Warmluftzufuhr erfolgt, während die Luftschichten in tieferen Niveaus von diesen Advektionsvorgängen noch nicht betroffen ist. Diese Situationen kommen sehr häufig im Winter vor, wenn eine Warmfront auf das unter winterlichem Hochdruckeinfluß zuvor stark ausgekühlte Land übertritt.

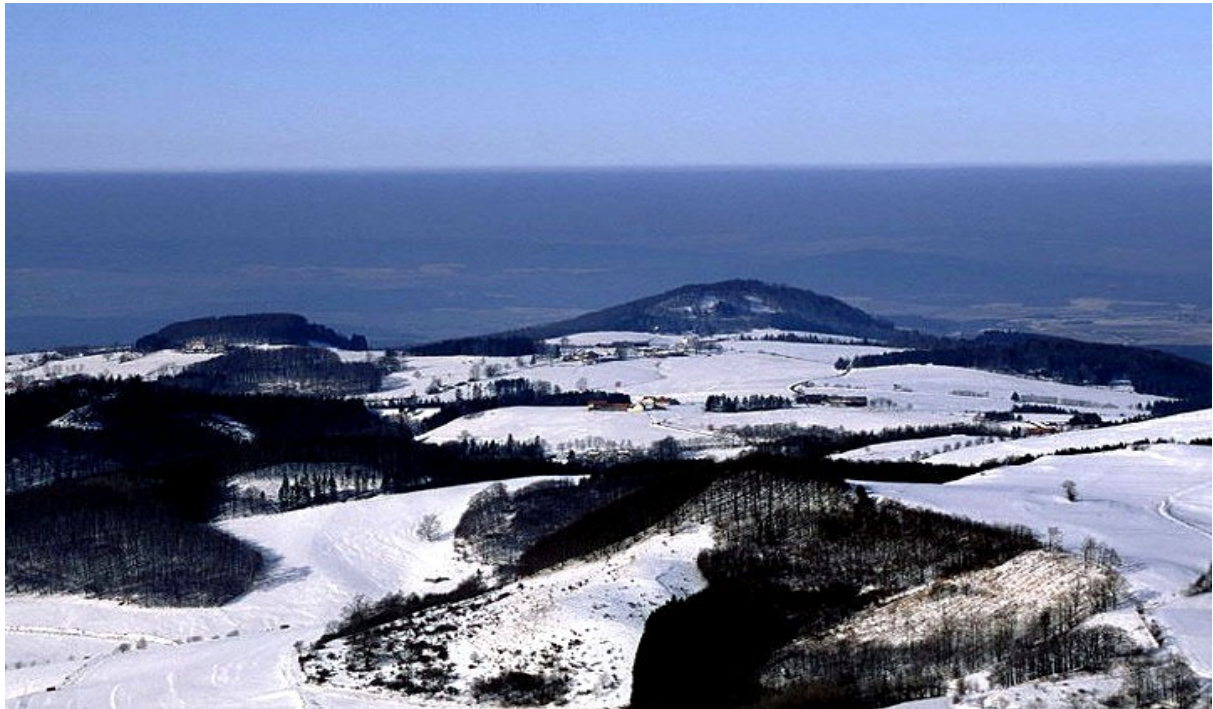
□ Inversionen



Grafik: Vertikalen Temperatur- und Feuchteprofile für die verschiedenen Inversionstypen. Die Inversion selber liegt jeweils in dem Bereich, in welchem die Temperatur mit der Höhe zunimmt. (Grafik aus "Brieftauben und Wetter" von W. Sander)

Zu den Feuchteprofilen: Bei der Absinkinversion sinkt (absolut gesehen) trockenere Luft aus größeren Höhen unter adiabatischer Erwärmung ab. Die Luft ist daher oberhalb der Inversion trockener als darunter. Bei der Aufgleitinversion hingegen werden in der Höhe (in der Regel bei Annäherung einer Warmfront) feuchtere und wärmere Luftmassen herangeführt. Dadurch sind sowohl die Temperatur als auch die Feuchte unterhalb der Inversion geringer.

Inversionen sind vor allem dadurch gekennzeichnet, dass sie den vertikalen Luftmassenaustausch stark unterdrücken. Eine Temperaturzunahme mit der Höhe ist eine extrem stabile Luftschichtung im Sinne der statischen Stabilität. Langanhaltende Inversionswetterlagen führen daher vor allem in tiefergelegenen (also unterhalb der Inversion gelegenen) Ballungszentren zu einer rapiden Zunahme von Schadstoffen in der Schicht unterhalb der Inversion. Im Extremfall kommt es zur Ausbildung von sehr gesundheitsschädlichen SMOG-Wetterlagen.



Winter-Bodeninversion

Abschließend noch mal die Regionen am Ölberg die ihr meiden solltet:

- Bei N und NW-Wind: Südseite Ölberg – Lee plus Düseneffekt vom Taleinschnitt Schauenburg. Sowie der südliche Grat vom Steinbruch also der erste Grat, den man sieht, wenn man vom Startplatz nach Norden schaut
- Bei S: Kessel rechts (nördlich) neben dem Start und Nordseite vom Steinbruch.
- Alle Windrichtungen ab 15 km/h: Taleinschnitte neben den Burgen. Diese nur hoch über und luvseitig umfliegen. Sowie über der Hangkante die Leeseite.

Ich hoffe dem ein- oder anderen geholfen zu haben.

Grüße, Patrick