

SPOSO 2016



Jahresplanung

1. Der Anfang des Jahres
2. Alpenflugtraining Puimoisson
3. D-Kadertraining Feuerstein
4. Hahnweide Wettbewerb
5. Streckenflugwoche Riesa
6. Trainingslager Stillberghof
7. Heimtraining Marpingen
8. OLC-Gliderrace
9. DMJ Marpingen
10. Sommerlager Puimoisson

Sposos 2016

David Barth
 Kilian Biechele
 Philipp Illerhaus
 Robin Diesterweg
 Stefan Frank

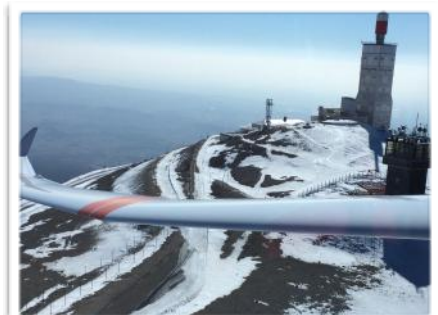
Alexander Fleckenstein
 (gefördert durch den DAEC)

Der Anfang des Jahres

Nach Abschluss der Grundausbildung Mitte Februar hatten wir einige Wochen Zeit, unsere Flugzeuge in Lebach auf die Saison vorzubereiten. Kurz vor der Abreise nach Pui war zudem noch ein Höhenttraining in Königsbrück geplant. In Lebach bekamen wir noch eine tolle Einweisung von Benni Bachmaier zur Thermikentwicklung und dem Fliegen im Gebirge. Zudem konnten wir Ende Februar schon bei bester Thermik fast vier Stunden lang fliegen.

Alpenflugtraining in Puimoisson

Für mich waren es in Südfrankreich die ersten Flüge in den Bergen. Nach einigen Flügen im Doppelsitzer mit unseren Trainern Markus und Uli konnte ich auch alleine die Gegend zwischen Mittelmeer und Briançon erkunden. Mir stand für den Zeitraum eine ASW-24c zur Verfügung und natürlich der Arcus T und M der Achumer Störche. An den ersten Tagen konnten wir bei eher durchschnittlichem Wetter kleinere Flüge im niedrigen Gelände machen. Dabei sind wir oft in den Osten, zum Teil sogar bis zur italienischen Grenze gefolgt. Nach einem ziemlich komischen Mistraltag, an dem wir im Hangflug bis zum Mt. Ventoux fliegen konnten, drehte der Wind immer mehr auf Süd und nahm auch stark zu. So verbrachten wir die nächsten Tage mit Alternativprogramm, bis Uli uns am





Grundausbildung

Die Grundausbildung fand an der Schule für Feldjäger und Stabsdienst der Bundeswehr in Hannover statt. Sicherlich hat man vorher schon viele Geschichten gehört, wie schlimm eine Grundausbildung sein kann; wir alle mussten aber anschließend zugeben dass es ziemlich viel Spaß gemacht hat. Neben dem Antrainieren militärischer Verhaltensmuster, war auch die Teilnahme an einem einwöchigen Erste-Hilfe Kurs obligatorisch. Den Rest der Zeit haben wir mit der Schießausbildung verbracht.

Höhentraining

Anfang März hatten wir, genauso wie die letzten Sposos, die Möglichkeit, an einem Höhenttraining bei der Luftwaffe in Königsbrück teilzunehmen. Hierbei wird der Ausfall der Sauerstoffversorgung in 7500m simuliert, um die Reaktionen des Körpers kennenzulernen.

Tag der Bundeswehr

Beim Tag der Bundeswehr Mitte Juni, haben Robin und ich mit einem Flugzeug die Sportfördergruppe Segelflug repräsentiert.

dritten Tag sagte, er wolle etwas mit dem V9 ausprobieren. Auf Grund der schlechten Prognose nutzen wir die Zeit wieder alternativ und waren dann am Abend erstaunt, als Uli mit über 500km wieder landete. Und zwar stellte er fest, dass man bei starkem Südwind an der Seekante zum Lac de St. Croix ziemlich gut hangfliegen konnte und dass an der Nord-Ost Kante den ganzen Tag zuverlässig eine Welle stand. Die nächsten Tage flogen wir also etwas Welle und Hang bei Südwind. Dabei konnten wir an einem Tag im Hangflug von Serres bis nach Aubenasson den sogenannten Bennert-Run zweimal fliegen. Dieser funktioniert nur sehr selten bei ausreichend starken Nord- bzw. Südwind. Die letzten Wochen waren dann relativ normal, sodass wir bei Thermik dann auch bis knapp nach Bardonecchia fliegen konnten. Am letzten Tag gelang Flecki und Uli sogar noch ein Flug bis zum Mont Blanc.



D-Kadertraining in Burg Feuerstein

Im Anschluss wurden wir von Claus Triebel zum D-Kader Lehrgang Bayern eingeladen und so bin ich direkt von Pui nach Burg Feuerstein gefahren. Bei teils anspruchsvollem Wetter konnten wir an vier Tagen fliegen. Dabei wurden wir von Claus in vier Gruppen mit jeweils vier Leuten aufgeteilt. Jede Gruppe hatte ihren eigenen Trainer, der die Gruppe betreut und den ganzen Flug aus der Luft mitverfolgt hat. So konnten abends alle Dinge die dem Trainer auffielen, in der Gruppe angesprochen werden. An der Stelle auch noch mal vielen Dank an den D-Kader Bayern und speziell Claus, dass wir an diesem tollen Lehrgang teilnehmen durften, mit so viel Engagement und guten Ideen wird kaum irgendwo ein D-Kader Lehrgang organisiert.

50. Hahnweide Wettbewerb

Nach einer Woche, die wir zum Teil in der Kaserne verbrachten, reisten Flecki und ich am Mittwoch auf der Hahnweide an und bauten sogleich Zelt und Flugzeug auf, um am Trainingstag alles fertig zu haben. Insgesamt konnten wir an fünf von acht Tagen fliegen, wobei der langsamste Schnitt

106km/h war. Am zweiten Wertungstag, dem Tag mit dem wohl besten Wetter 2016, flogen wir die 410km lange Aufgabe in 3 Stunden und 15 Minuten bei 126km/h. Nach der Landung waren wir der Meinung richtig schnell gewesen zu sein und stellten aber fest, dass der Tagessieger 135km/h erreicht hat. Dass war schon irgendwie komisch. Ab dem dritten Wertungstag flogen wir zusammen mit Martin Theisinger und Jürgen Koster (Arcus M, JK) im Team und konnten so an diesem Tag den zweiten Platz belegen. Am vierten Wertungstag lief es im Teamflug ähnlich gut wie am Tag zuvor. Leider hat Martin den Endanflugsbart 100m niedriger nicht mehr so gut bekommen wie wir, sodass er 5 Minuten nach uns an der Hahnweide ankam. Der fünfte und letzte Wertungstag lief dann nicht ganz so gut wie erhofft und so landeten wir an diesem Tag auf Platz 13, womit wir in der Gesamtwertung von Platz 7 auf 9 zurückfielen. Für Martin, der auch an den ersten Tagen besser geflogen ist, reichte der letzte Tag, um in der Gesamtwertung den verdienten ersten Platz zu erreichen.



Im Gesamtüberblick war der Hahnweidewettbewerb neben dem sportlichen Teil einer der am besten organisierten Wettbewerbe mit hohem Spaßfaktor. Vor Allem der Endanflug auf den Dettinger Buckel ist ziemlich bemerkenswert. Zusammen im Team mit Martin konnten Flecki und ich so auch noch viel dazulernen.

Streckenflugwoche Riesa-Canitz

Als Veranstaltung unseres D-Kaders wurde dieses Jahr die Teilnahme an der Stfw in Riesa mit dem Werksarcus von Schempp-Hirth angeboten. Letztlich standen wir dann Ende Mai mit 4 Leuten in Riesa, Max Schäfer, Nils Fecker, HaJü Scholte und ich. Unterstützt wurden wir während des Trainings von Tassilo Bode, der auch selbst in einer ASG32 mitflog. So wechselten wir uns also in Zweierteams ab, was eigentlich ganz entspannt war. Nils und Ich flogen die meisten Tage zusammen und auch im Osten konnten wir Schnitte über 100km/h fliegen, meistens dann auch im Teamflug mit Tassilo. Hätte ich an einem Tag nicht den Zielkreis um einige Meter unterschritten wären wir am letzten Tag punktgleich auf dem ersten Platz gewesen.

Eine Besonderheit dieses Wettbewerbs ist sicherlich, dass hier mal der Spaß und nicht irgendein Leistungsdruck im Vordergrund steht. Dementsprechend nehmen die Leute nicht alles ganz ernst und man muss bei blödsinnigen Aktionen auch damit rechnen, am nächsten Morgen im Briefing vorgeführt zu werden.



Trainingslager am Stillberghof

Um die wettbewerbsfreie Zeit im Juni möglichst sinnvoll zu nutzen, war von Mitte bis Ende Juli ein zweiwöchiges Trainingslager auf dem Stillberghof geplant. Ziel waren dort vor Allem große Dreiecksflüge. Für die ersten Woche war bereits absehbar, dass wir auf Grund des Wetters frühestens am Freitag fliegen würden. Trotz allem trafen wir uns dann schon am Mittwoch, um das weitere Vorgehen zu planen. Kurzerhand entschieden sich David, Kilian und Ich für einige Tage nach Kroatien in den Urlaub zu fahren, während Philipp seine Familie besuchte.

Auf die Phase des zu nassen Wetters folgte dann die mit zu trockenem Wetter. An dem guten Tag dazwischen waren wir leider noch auf dem Rückweg aus unserem Kurzurlaub. Die zweite Wochen war dann sehr heiß und so waren auch auf der Alb nur kleinere Flüge. Viel Spaß hatten wir natürlich trotzdem wobei die Rückholtour im Benz sicherlich der Höhepunkt war!!

Heimtraining in Marpingen

Im Frühjahr waren wir auf Grund von viel Regen oft von Hoppstädten aus geflogen, da in Marpingen noch Wasser auf dem Platz stand. Diesmal konnte wir allerdings positiv feststellen, dass wir in Marpingen fliegen konnten. Das Wetter war dann an einigen Tag auch gut, sodass wir bis über den Odenwald hinaus fliegen konnten. An einem der Tage bin ich im Team mit David geflogen. Nach dem Start kamen wir bis zum Donnersberg bei 1500m Basis und Steigwerten bis zu 2,5m/s gut voran. Am Donnersberg trennten sich unsere Wege als ich einen Bart nicht so gut bekam. Durchs blaue Rheintal ging es dann weiter in Richtung Odenwald, in dem wir beide niedrig ankamen. Nach dem kleinen Absitzer dort ging es bei inzwischen 1800m Basis problemlos weiter bis zur Wende, 25km nordöstlich von Walldürn. Auch bis Heilbronn kamen wir noch gut vorwärts, wobei schon absehbar war, dass wir auf dem Rückweg keine Wolken mehr haben. Im Aufwind des Atomkraftwerks Neckarwestheim konnten wir noch einmal ganz hoch machen bevor wir losflogen. Bis zum Pfälzerwald ging es im blauen aber sehr zuverlässig, bevor ich für den Einstieg in den Pfälzerwald zwei Versuche brauchte. Bei ersten Mal kam ich zu niedrig über den ersten Hügeln an und musste schließlich zum Flugplatz Lachen rausgleiten. Erfreulicherweise gab es im Pfälzerwald aber noch Wolken mit deren Hilfe wir fast bis in den Gleitbereich von Marpingen kamen. Kurz vorm Platz konnten wir schließlich noch ein paar Meter Höhe gewinnen, sodass es auch Heim reichte. Nach insgesamt 4 tollen Flügen ging es Mitte Juli zum Gliderrace auf die Wasserkuppe.

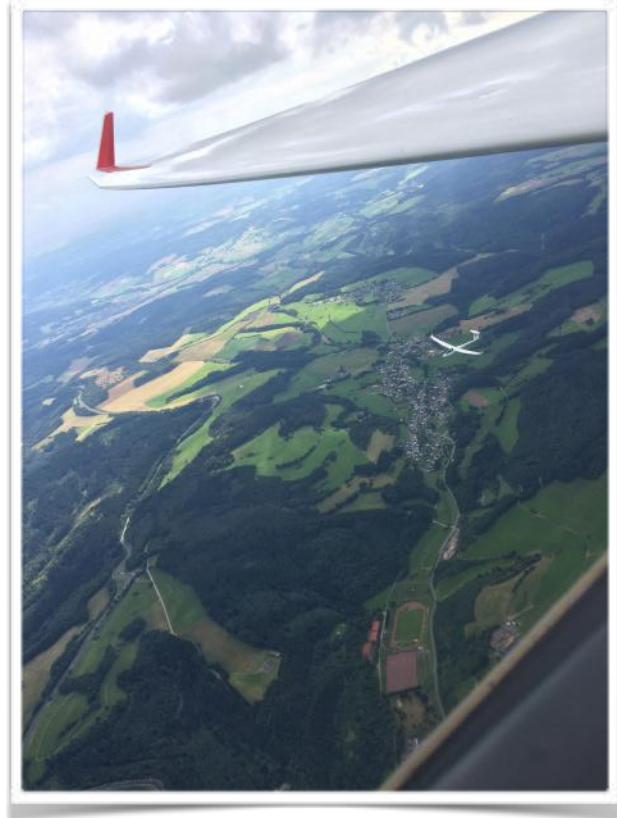
OLC-Gliderrace

Am OLC-Gliderrace nahmen David, Kilian und ich teil. Durch die Initiative von Reiner Rose fand das GR dieses Jahr zum 3. Mal statt. Während im letzten Jahr die Teilnehmer bei über 3000m Basis Schnitte von 140km/h fliegen konnten hatten wir dieses Jahr leider etwas Pech mit dem Wetter. Mal davon abgesehen, dass es nachts fast null Grad kalt war (wir hatten Mitte Juli!!!!!!), war auch das Wetter zum fliegen eher schlecht. Insgesamt konnten wir an 3 Tagen fliegen, wobei ich meistens irgendwo außengelandet bin; so belegte ich den letzten Platz dort. Alles in Allem war der Wettbewerb trotzdem sehr interessant und dadurch, dass alle Piloten gleichzeitig abfliegen, sieht man sofort im Flug, wie gut oder schlecht die eigene Entscheidung war.



DMf in Marpingen

Schon seit Anfang des Jahres war klar, dass die Deutsche Meisterschaft der Junioren der Höhepunkt der Wettbewerbe in diesem Jahr sein sollte. Auf Grund der sehr guten Wettervorhersage für den ersten Wertungstag entschieden sich die meisten Piloten der Standardklasse dann, nicht mehr zu fliegen, als der Pflichttrainingstag neutralisiert wurde. Wie wir dann am ersten Wettbewerbstag nach Ankunft in Marpingen feststellten, war der erste WT doch nicht der vorhergesagte Hammertag. Die 470km lange Aufgabe schafften lediglich 11 Piloten und alle, die an diesem Tag noch ein zweites Mal starten mussten, konnten durch eine Abschirmung keinen Anschluss mehr bekommen. Mit einem langsamen Schnitt konnte ich abends auch wieder in Marpingen landen. Für den nächsten Tag wurde dann eine 3,5h AAT ausgeschrieben. Hier bin leider abends kurz vor dem Platz außergelandet und bekam daher keine Geschwindigkeitswertung. Am dritten Tag gab es eine 3h AAT bei ziemlich gutem Wetter. So konnten wir vom Abflug bis zur Hälfte des zweiten Schenkels unter einer Wolkenstraße fliegen. An einer schmalen Abschirmung, die auf dem Weg zum zweiten Sektor lag, hatte ich einen Absitzer, sodass es am Ende des Tages nur für Platz 26 reichte. Am nächsten Wertungstag hätte ich nach dem Start nie gedacht, dass jemand abfliegt. Bei schlechtester Blauthermik und einer 270km langen Aufgabe hätte ich gedacht, dass wir höchstens 50km weit kommen. Tatsächlich schafften wir dann alle etwas mehr und das gesamte Feld landete zwischen Kilometer 220 und Kilometer 265. Viel gefehlt hätte da jedenfalls nicht mehr. Am

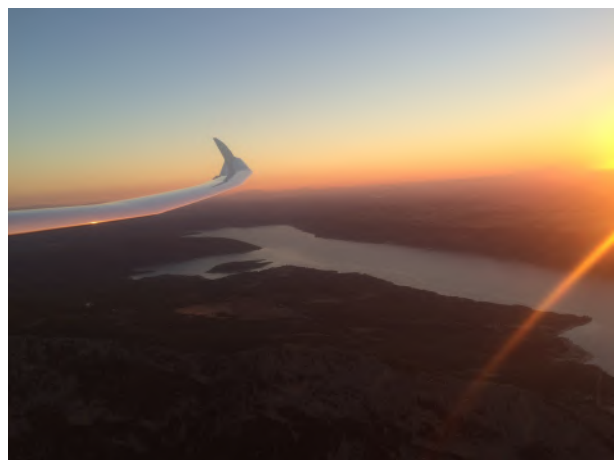


fünften Tag habe ich dann auch mal den letzten Platz in der Tageswertung belegt, indem ich nach 140km auf dem Stützpunkt Coleman der amerikanischen Airforce landete. Ohne Dokumente aber dafür mit Bundesadler auf der Kleidung, stellte die Abreise bei den Amerikanern kein Problem mehr dar. Der sechste WT war wohl der spannendste des ganzen Wettbewerbs. Bei Gleitstücken von 40km und 1500m Basis hätte man denken können, dass kein einziger die Aufgabe schafft. Zum Schluss schafften es dann aber doch 11 Piloten nach Hause. Der letzte Wertungstag war eigentlich ziemlich

entspannt. Die 160km lange Aufgabe war bei schlechter Wolken thermik aber ganz gut zu fliegen und dieses Mal kamen auch fast alle rum. In der Gesamtwertung reichte es für Platz 19 von 32, da ist also noch reichlich Luft nach oben. Am Flugzeug lag es sicherlich nicht, die ASW-24 steigt und gleitet ähnlich gut wie andere Flugzeuge der Standardklasse. Insgesamt war es aber von den Aufgaben her ein wahnsinnig interessanter Wettbewerb in Marpingen.

Sommerlager in Puimoisson

Im Sommer nach Südfrankreich zu fahren, um dort 5 Wochen lang zu fliegen, ist sicherlich das geilste, was einem als Segelflieger passieren kann. Die Temperaturen schwanken zwischen 25 und 35 Grad am Tag und angenehmen 20 Grad in der Nacht. Nebenbei scheint auch an jedem Tag von früh bis spät die Sonne und Regen gibt es wenn überhaupt nur in Form von kurzen Schauern. Fliegen kann man auch fast jeden Tag 500km oder man geht halt an den See, an den Pool oder ans Meer oder zu irgendeinem anderen coolen Ort. Damit hätte man eigentlich schon alles zusammengefasst, was wir in den 5 Wochen gemacht haben. Insgesamt konnten wir alle mal bis nach Aosta oder sogar weiter fliegen und auch im OLC waren wir meistens auch recht weit vorne.



Fazit

Das Sposojahr ist sicherlich die beste Förderung, die es momentan für Junioren im Segelflug gibt. Über ein Jahr kann man einfach so viel fliegen, wie man möchte und muss sich über die finanzielle Situation keine Gedanken machen. Ich konnte in diesem Jahr ungefähr 320 Stunden fliegen und im Nachhinein betrachtet hätte es auch noch mehr sein sollen. Durch die Unterstützung unserer Trainer konnten wir vor Allem in den Bergen unglaublich viel lernen und auch das Fliegen zusammen mit Top-Piloten brachte einige Fortschritte. Um das Fliegen im Gebirge zu erlernen bietet das Sposojahr perfekte Voraussetzungen alleine dadurch, dass man insgesamt fast zehn Wochen dort ist. Während ich im Frühjahr noch mit einem Gefühl der Unsicherheit durch die Gegend geflogen bin, brachte der zweite Lehrgang im Sommer den Durchbruch, dass ich nun sagen kann, dort sicher unterwegs zu sein. Allen denjenigen, die erwägen sich auch als Sposo zu bewerben, kann ich nur stärkstens dazu raten; Mit den militärischen Sachen habt ihr während des Jahres nicht all zu viel zu tun und auch die Grundausbildung ist mit insgesamt 5 Wochen überlebbbar.

	2014	2015	2016
Starts	126	119	160
Stunden	106:23	163:01	326:11
Stunden gesamt	234:12	397:13	723:24

Sposo werden

- möglichst früh mit dem Segelfliegen anfangen
- nach dem Scheinerhalt Überlandflugerfahrung sammeln; vor Allem nicht planlos durch die Gegend fliegen sondern sich selbst vor dem Flug eine Aufgabe stellen
- im nächsten Jahr den ersten Wettbewerb fliegen, bei ausreichend Flugerfahrung kann man schon probieren, eine Quali mitzufliegen
- nachdem man eine Quali geflogen ist, wird man in der Regel in den D-Kader aufgenommen und hat damit die Voraussetzung erfüllt, sich als Sposo zu bewerben