

Gleitschirmclub Ratisbona e. V.

GSC-Info

Vereinszeitung für Mitglieder und Freunde

Internet: www.GSC-Ratisbona.de

Email: info@GSC-Ratisbona.de



IN DIESER AUSGABE:

SH 1/2011

Streckenfliegen im Bayerischen Wald

EDITORIAL

Fliegen in der Region ist attraktiv. Es macht Spaß, die heimische Landschaft von oben zu sehen, die Anfahrtswege sind kurz, meist auch ohne Staus.

Doch die Anforderungen an einen Piloten sind im Flachland meist anspruchsvoller als im sicheren Bart durch den Hangaufwind.

Im GSC gibt es eine kleine, erfahrene Gruppe, die schon seit Jahren gemeinsam auf Strecke gehen. Stefan Weber hat einen wunderschönen Text geschrieben, der allen GSC-Mitgliedern die Scheu vor dem Wegfliegen nehmen soll.

INFO – Impressum

Verantwortlich
für Zusammenstellung und
Druck des Info:

2. Vorsitzende:
Dr. Antonia Kienberger
2.Vorsitzende @
GSC-Ratisbona.de

Herausgeber:
Gleitschirmclub Ratisbona e.V.
Blumenstrasse 39
93128 Regenstauf

Termine 2011

Monatstreffen und fliegerische Aktivitäten

Termin	Was und Wo	Thema
13.05.11	Stammtisch im Einhorn	
21.05.11	Windenschlepp in Steinbach	Organisation: Vorstandschaft
2. - 5. 06.11	Greifenburg	Organisation: Robert Mair
23 – 26. 06. 11	Fiss	Organisation: Vorstandschaft
01.07.11	Stammtisch im Einhorn	
09.07.11	Sommerfest in Kallmünz	
16.07.11	Tagesausfahrt Bayerischer Wald	Organisation: Ludwig Lohner



Oberemmdorf, 23. Mai 2010

Einstieg ins Gleitschirm Streckenfliegen

von Stefan-Max Weber

An alle Liebhaber des Gleitflugs, Bodentrainings, Thermikkurbelns oder Soarings:

- schon mal dran gedacht die erfolgene Startplatzüberhöhung für eine Gleitschirmreise mit unbekanntem Ziel zu nutzen?
- schon mal die Streckenflüge im DHV-XC (www.xc.dhv.de) studiert und dabei manch schönes Luftbild entdeckt?

Dann ist doch schon ein Streckenflugvirus vorhanden und ich werde versuchen im Folgenden die Inkubationszeit etwas zu verkürzen. Schwerpunktmäßig habe ich meine Gedanken dabei für das Streckenfliegen in heimischen Gefilden (Ostbayern/Bayerischer Wald) formuliert.

Reisefieber, Flugspaß, Wettbewerb und vor allem die immer wieder fantastischen Perspektiven sind für mich wesentliche Motivationsfaktoren. Die Ausblicke sind übrigens gerade in der vermeintlich so bekannten Heimatumgebung immer wieder überraschend und beeindruckend. Die (oft verfluchte) Langsamkeit des Gleitschirms gibt einem genug Zeit zum Schauen und ist so gesehen echt ein Segen.



Kelheim

Und was sind potentiellen Nachteile beim Streckenfliegen?

- **Absaufgefahr**

Stimmt, generell ist die Absaufgefahr im Westentaschengelände etwas geringer als in der unbekanntenen Prärie. War bei mir einer der Hauptgründe nicht wegzufiegen. Damals war erstes Ziel maximale Flugzeit und damit Verbesserung der Flugtechnik. (so geht es mir immer noch nach langen Flugpausen).

Mögliche Lösung: die Flugsucht zunächst im sicheren Hausbart stillen und dann schön ‚warmgeflogen‘ auf Strecke. Ohne Eile – warten und parken ist ein wichtiges Element im Streckenflug um den richtigen Weiterflugzeitpunkt zu erwischen.

- **Zeitaufwand**

Stimmt auch, gerade in der Anfangszeit und insbesondere im Flachland/Mittelgebirge (schon bei Windgeschwindigkeiten >15km/h wird fast ausschließlich ‚one way‘ geflogen) übersteigt der Zeitbedarf zum Zurückkommen nicht selten die Flugzeit. Fahrgemeinschaften vieler Piloten und gegenseitige Bereitschaft zum Fahrdienst helfen hier deutlich. Dies kann aber auch bedeuten nach einem schnellen Absauser mehrere Stunden auf die Fliegerkollegen zu warten – also Zeit genug für einen 2. Versuch. Und wenn's nicht klappt: Badehose/ Buch nicht vergessen! Grundsätzlich ist es empfehlenswert an einem geplanten Streckenflugtag keine weiteren Termine bis 2h nach Thermikende anzusetzen. Selbst wenn es nichts wird mit den erhofften Strecken, eine gründliche Nachbereitung im Biergarten ist allemal drin;-)

Und das war's auch schon – mehr potentielle Nachteile fallen mir beim besten Willen nicht ein. Dafür aber noch ein paar **Pro-Argumente**, die vielleicht überraschen:

- **Absaufen**

(wenn's gut geht erst nach vielen Kilometern) gehört zum Streckenfliegen dazu und danach geht die Reise am Boden weiter. Selten bleibt die Landung unbeobachtet und so ist die Begegnung mit interessierten, aufgeschlossenen Zeitgenossen immer wieder mal mit einer Einladung zum Landebier oder Fahrservice verbunden (da kenne ich übrigens einige Spezialisten mit sehr hohen Erfolgsquoten). Das Landen abseits von Flugbergen verleiht dem Piloten einen hilfreichen Exotenstatus. Und auch wenn's nicht so einen Lauf hat, die Heimreise per Bus, Bahn oder Autostop als Rucksacktourist im eigenen Land bringt oft Erlebnisse mit sich für die andere um die halbe Welt

reisen.

- **Horizont erweitern**

Das Gefühl, das sich einstellt, wenn man das erste Mal eine sich selbst gestellte Aufgabe gelöst hat, z.B. das Erreichen des nächsten Thermikbartes, lässt sich mit nichts vergleichen. Selbst wenn es am Anfang nur kleine "Hüpfen" oder das Queren des nächsten Tales ist. Die Erfahrung "Ich hab's probiert und bin tatsächlich ein Stück weit gekommen!" ist einfach super. Im wahrsten Sinne erweiterst du deinen Horizont. Und an die breite deines Grinsens an einem solchen Tag wirst du dich lange erinnern :)



Ludwig Lohner – immer ganz oben

Was braucht man um Streckenfliegen in Ostbayern anzugehen?

- **Flugtechnik und Kenntnisse**

Unabhängig vom Flugvorhaben erfordern alle Startplätze der Umgebung eine sichere Starttechnik. Das beste Trainingsgelände dafür ist Tremmelhausen wo sich je nach Wetterlage Nullwindstarts, ideale Windverhältnisse und auch bockige Bodenwind/Thermikmischungen gleichermaßen trainieren lassen. Wer regelmäßig trainiert und an thermischen wie dynamischen Tagen z.B. in Kallmünz sicher starten kann ist für alle umliegenden Startplätze gut gerüstet. Einmal in der Luft gilt die

ganze Konzentration der Thermiksuche. Die relativ geringen Höhendifferenzen erfordern etwas Geschick, Erfahrung und Glück um die notwendige Ausgangshöhe zu erklimmen. Meine Tipp: bei neuen Fluggebieten zunächst bewusst bei einfachen (und wenig thermischen Bedingungen) kurze Flüge mit sicheren Starts und Landungen einplanen, also mit den Bedingungen warm werden. In der nächsten Ausbaustufe die Thermiksuche einbauen und schließlich das Wegfliegen ausprobieren. In unseren Gefilden ist dabei die erfolgreiche Thermiksuche am Startberg meist die anspruchsvollste Aufgabe – also anfangs nicht zuviel erwarten! Einmal auf Strecke wird den geübten Hausbartpiloten die Thermiksuche vor neue lösbare Aufgaben stellen, das Kurbeln selbst jedoch nicht. Die Landung ist wieder etwas anspruchsvoller, da in aller Regel der hilfreiche Windsack fehlt. Frühzeitiger Vergleich von Höhenwind mit Bodenwind (Fahnen, Rauch, Staub, leichte Strauch/Baumbewegungen,) ist hilfreich, auch wenn in Flachland und Mittelgebirge sich die Bodenwindrichtung selten gravierend vom Höhenwind unterscheidet. Anfänger werden sich früher nach geeigneten Landeplätzen umsehen, Fortgeschrittene können vielleicht noch eine potentielle Thermikquelle mehr anfliegen. Ein Plan B gehört immer dazu, dh. für den Fall das die vermeintliche Thermikquelle nicht funktioniert ist ein sicherer Landeplatz schon vorher ausgemacht. Was soll ich sagen – Übung macht den Meister!

- **Ausrüstung**

Neben der üblichen Grundausrüstung mit Vario, ist ein GPS von hohem Nutzen. Insbesondere die Geschwindigkeit über Grund ist eine hilfreiche Information. Je nach Fluggebiet und geflogenen Kilometern ist zusätzlich eine graphische Darstellung von Flugsperzonen empfehlenswert. Trinken, Verpflegung und Entsorgung wird dann erst bei Flügen über 2-3h ein Thema. Wasser sollte auf jeden Fall an Bord sein um für Außenlandung mit Fußmarsch vorbereitet zu sein. Flugfunk wird von einigen Piloten zur gegenseitigen Verständigung genutzt, ich selber habe damit keine Erfahrung und vermisse es auch nicht. Wichtig ist jedoch ein für Notfälle ausreichend geladenes Mobiltelefon das in greifbarer Nähe und gegen Herunterfallen gesichert ist. Und falls das Mobiltelefon doch mal streikt, ist eine Telefonnummern-Liste auf Papier spätestens am Boden sicher nützlich.

- **Wetter**

Um die Bedingungen für einen Streckenflugtag abzuschätzen nutze ich folgende Quellen: Segelflugwetter Bayern (www.dwd.de oder BR Teletext Seite 624), Austro Control (www.flug-wetter.at, mit Thermik- und Windprognose auch für den Bayerischen Wald, kostenlose Registrierung

erforderlich) und die gut zusammengestellte DHV-Wetterseite. Ergänzt werden diese Informationen durch die im Internet (www.wetteronline.de) vorhanden aktuellen Messwerte, die Windmessenanlagen der Vereine, Webcams (Wolkenentwicklung) und Telefonate mit Piloten vor Ort.

- **Organisation**

Es gibt eine kleine, aber aktive Streckenfluggemeinde in Regensburg. Meist findet eine telefonische Absprache über mögliche Flugaktivitäten erst am Vorabend statt. Da wird dann schon mal ausgelotet wer wie viel Zeit hat und es findet eine Vorauswahl des Ziels statt. Diese Entscheidung wird aber in jedem Fall mit den aktuellen Wetterberichten am Morgen der geplanten Flugaktivität nochmal überdacht. Es gibt Tage an denen zwischen 8h und 10h der ideale Startplatz noch geändert wird – nicht schön aber manchmal unvermeidbar. Wenn Vorhaben (Streckenflugtag mit offenem Ende oder doch Hausbartfliegen mit anschließenden Familienprogramm) und Ziel festgelegt sind wird meist für 10h Treffpunkt und Abfahrt ausgemacht. Hier mal die Kontaktdaten von einigen aktiven Streckenpiloten die gerne andere Kollegen mit einschließen:

Ludwig Lohner

Oliver Friedrichsohn

Stefan Weber

(Telefonnummern siehe Mitgliederliste)



Oberemmland

Die Anfahrt ist eine gute Gelegenheit Erfahrungen über das Fluggebiet und mögliche Streckenführungen zu diskutieren. **Alle Ratisbona Streckenflieger geben gerne ihr Wissen weiter, Einsteiger sind willkommen!** Wenn bei

Eintreffen am Startplatz schon die ersten Piloten überhört haben, kann aber die Kommunikationsbereitschaft schlagartig auf Null abfallen. Der Flugvirus kommt voll zum Ausbruch und einige Kandidaten könnten nicht mal mehr ihren Namen richtig buchstabieren. Für eine ausgiebige Gebietsbesprechung sollte also ein Zeitpuffer eingeplant werden.

Soweit das Wichtigste zum Einstieg ins heimische Streckenfliegen. Vertiefungen zu allen Themen können wir gerne bei gemeinsamen Anfahrten, Bodenhandlungspausen in Tremmelhausen, Parawaiting oder am Stammtisch besprechen. Dies gilt auch für eine konkrete Vorstellung der heimischen Fluggebiete.

Übrigens: jedes Kurbeln bis zur Basis bei einem (relativ häufig vorhandenen) 15km/h Höhenwind bringt 10km Aktionsradius – da lässt sich doch was draus machen!

Bis demnächst,

Stefan



Regenstau