

## 15.9 Streckenplanung für Einsteiger

Diese detaillierte Planung und Flugeingabe in sein GPS ist besonders für absolute Anfänger sehr sinnvoll. Es macht viel Arbeit am Computer, aber beim Fliegen ist man umso erfolgreicher und das sollte eigentlich Ansporn genug sein. Wenn man bedenkt, wie wenige gute Streckenflugtage es gibt, wäre es schade um jeden Tag den man unnötigerweise am Boden verbringt.

### 15.9.1 Grundlagen

Klar, wer auf Strecke gehen möchte, sollte schon mal Thermikfliegen können. Nicht nur in großflächiger Thermik, sondern auch kleine Thermiken von ganz unten heraus. Dafür gibt es das Trainingsprogramm im Thermikbuch. Wichtig ist, dass der Pilot keine Angst vor Außenlandungen hat. Am besten übt man das mal vorher. Man sucht sich eine andere Wiese als den Landeplatz und landet einfach dort. Mit Gleitschirmen ist das wirklich einfach.

Drachenflieger haben mir schon berichtet, dass sie die ganze geplante Strecke vorher mit dem Auto nach Notlandeplätzen abgefahren sind. Über das „Zurückkommen“ mach ich mir nie Sorgen. Irgendwie und irgendwann bin ich immer daheim.

### 15.9.2 Die wichtigsten drei Regeln

- Das Geheimnis des Erfolges ist: Hoch, hoch und nochmal hoch zu fliegen. Lieber jedes noch so kleine Steigen mitnehmen, als schnell und tief zu fliegen.
- Im besten Gleiten fliegen (*siehe Kapitel 2.9 Geschwindigkeitsbereiche des Gleitschirmes ab Seite 86*)
- Konsequenz auf die Thermik draufhalten.

### 15.9.3 Die Vorbereitung

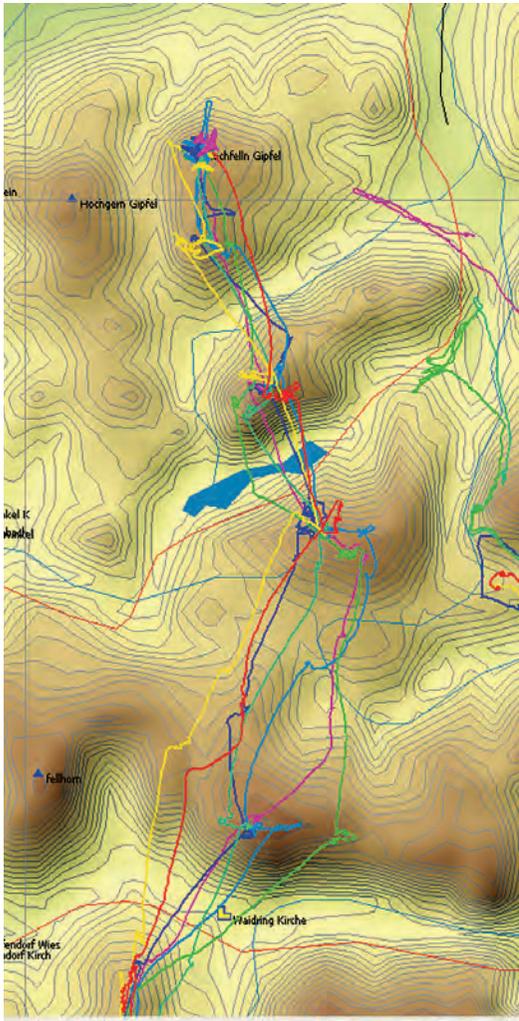
Zum Fliegen in Geländen, die man nicht kennt, bereitet man sich gründlich vor. Wer das nicht macht, steht vielleicht an einen tollen Tag, an dem alle hoch und weit fliegen, früh am Boden.

Möchte man in einem neuen Gebiet fliegen, bietet es sich an, sich viele Flüge anderer Piloten anzuschauen. Einsteiger können sich dabei die Routenpunkte (RP) von Thermik zu Thermik notieren. Erfahrene Flieger holen sich nur die Routenpunkte von größeren Talquerungen, um sie ins GPS einzugeben.

An jeder Stelle, wo viele Piloten kurbeln, scheinen zuverlässige Thermiken zu stehen. Diese Punkte sucht man heraus, gibt sie in sein GPS als Route ein und kann dann die ganze Strecke abfliegen. Das GPS stellt man so ein, dass es automatisch nach Erreichen des Wegpunktes auf den nächsten Routenpunkt umschaltet. Bei Routenpunkt 4 (RP4) gibt es mehrere Thermiken. Bei RP5 aber wieder nur eine beste Stelle, so scheint es zumindest. Man muss aber immer flexibel bleiben und Alternativen bereit haben, wenn es an einer erwarteten Stelle doch nicht steigen will.

Die Thermik steht selbstverständlich nicht immer an der gleichen Stelle. Sie ist von der Tageszeit und

überregionalem Wind stark abhängig. Deswegen ist es auch nicht sinnvoll, alle bekannten Thermikstellen in ein GPS einzugeben. Aber: Auf Standardrouten in einem Fluggebiet stehen die Thermiken sehr wohl fast immer an der gleichen Stelle. Die Uhrzeit, wann die Thermiken (Routenpunkte) erreicht werden, ist meist sehr nah beieinander und der überregionale Wind ist meist nicht sehr unterschiedlich. Am Hochfeln wird nämlich normalerweise nicht auf Strecke gegangen, wenn stärkerer Westwind weht.



**Abb. 15.21:** Die ersten Kilometer vom Hochfelln (D) werden fast immer auf der gleichen Route geflogen. Die Flüge (IGC-Files) holt man sich aus den Online-servern, z. B. [www.xc.dhv.de](http://www.xc.dhv.de) oder [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org)

## i ERFABUNG

Als Nina das erste Mal am Hochfelln flog, hat sie genau die Routenpunkte aus dem Bild links in ihr GPS eingegeben. Sie flog in einem Fünferpulk zu RP2, als ihre vier Begleiter eine Abkürzung ins Pinzgau unternahmen. Sie dachte nur: „Verdammt, wo wollen die denn hin?“. Sie folgte ihrem GPS und kam so zuverlässig über den Pass Thurn in die Streckenflugrennstrecke Pinzgau. Abends stellte sich heraus, dass die „Abkürzung“ der vier anderen nicht aufging. Zwei sind abgesoffen, und die anderen beiden waren langsamer.

## i ERFABUNG

In Greifenburg flog Gerhard ins bekannte Lee beim Anna-Schutz-Haus und musste landen. Barbara lachte ihn aus und fragte nur, ob er das Gelände nicht vorher im Streckenflugbuch von Burki studiert hätte. Am nächsten Tag hatte er – und flog bis Sillian. Er war begeistert, ärgerte sich aber über den Tag davor.

Name	Breite	Länge	Distanz	Kurs
Startort: Hochfelln Gipfel	N47°45'42"	E012°33'33"		
Abflug: Hochfelln Gipfel	N47°45'42"	E012°33'33"		
1. Punkt: HFRP1	N47°44'22"	E012°33'36"	2,5km	179°
2. Punkt: HFRP2	N47°42'22"	E012°35'02"	4,1km	154°
3. Punkt: HFRP3	N47°40'17"	E012°35'29"	3,9km	172°
4. Punkt: Steinplatte	N47°36'21"	E012°34'32"	7,4km	189°
5. Punkt: HFRP5	N47°34'02"	E012°32'12"	5,2km	214°
6. Punkt: HFRP6	N47°30'50"	E012°32'04"	5,9km	182°
7. Punkt: HFRP7	N47°27'32"	E012°29'51"	6,7km	204°
8. Punkt: HFRP8	N47°22'06"	E012°26'47"	10,8km	201°
9. Punkt: Gemlikogel	N47°16'13"	E012°10'59"	22,6km	241°

**Abb. 15.22:** Es ist recht mühsam, viele Routenpunkte von Hand einzugeben. Einfacher geht's mit einem Programm. Ich nutze dafür das bewährte SeeYou. Es besitzt außerdem ein super FAI-Dreiecksplanungs-Tool.



**Abb. 15.23:** Die ersten Kilometer vom Hochfeln, rückblickend betrachtet. Die Aufnahme entstand Höhe Waidring (RP5)

**In den „Sechs Regeln für die Berge“ sind die wichtigsten Dinge für Streckenflugeinsteiger zusammen gefasst.**

Regel 1: Immer möglichst hoch fliegen. Du sollst nicht schnell, sondern weit fliegen. Hoch, hoch, hoch und nochmal hoch ist die Devise.

Regel 2: Lass dich nie in schwächerer oder stark versetzender Thermik tief (kleiner 200 m über Grat) vom Wind hinter den Berg blasen. Im Luv der Thermik zentrieren. Nie ins Lee fliegen. Mindestens ein Notlandeplatz muss erreichbar sein.

Regel 3: Mit dem besten Gleiten fliegen, im Zweifel etwas schneller als zu langsam gleiten. Das beste Gleiten liegt bei den meisten Schirmen im Trimbereich, auf keinen Fall deutlich abgebremst, bei manchen Schirmen ist es sogar leicht (20 %) beschleunigt.

Regel 4: Nicht umdrehen, es sei denn akutes Absaufen droht. Starkes Sinken kurz vor der Thermik ist normal, weiter drauf halten, aber Turbulenzzeichen deuten. Schiebt es einen vom Hang weg, ist es vielleicht doch Lee.

Regel 5: Fliegst du zum nächsten Berg, solltest du ein bis drei Alternativabrisstellen schon im Auge haben. Findest du den Bart nicht sofort, dann such ihn! Eine dieser Auslösestellen muss was hergeben. Fliegst du zur nächsten Thermik, kommst du noch tiefer an, und das Absaufrisiko wird immer größer.

Regel 6: Du solltest (musst) wissen, wie unten im Tal der Talwind und auf deiner Höhe der Wind bläst. So kannst du das Lee vermeiden. Das Wissen der Grundgeschwindigkeit (und damit der Windstärke) durch ein GPS ist beim Streckenfliegen (fast) so wichtig wie ein Vario.

Im Flachland gilt besonders: Fliege mit Rückenwind, möglichst hoch (hoch, hoch, hoch) und nimm auch das kleinste Steigen oder einen Nullschieber mit und dreh ihn aus, nicht ungeduldig werden. Im Nullschieber drehen bedeutet (bei Wind) bereits Strecke machen und vielleicht wird das Steigen ja noch besser. Kommt du mit Rückenwind in starkes Sinken, 70–90° abbiegen und beschleunigen bis es wieder besser wird, dann mit Rückenwind weiter.



**Abb. 15.24:** Nicht aufhören zu drehen, die Wolkenbasis ist noch lange nicht erreicht. Am Thurmtaler, Sillian (A). **Regel 1:** Hoch, hoch und nochmal hoch.



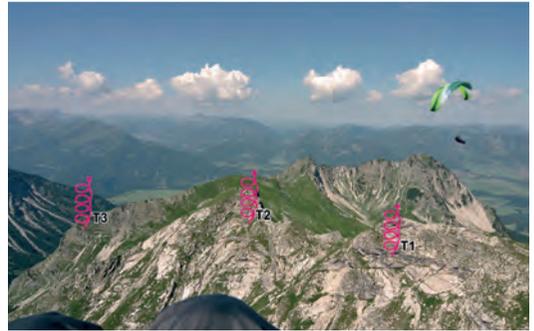
**Abb. 15.25:** **Regel 2:** Niemals tief hinter einen Grat blasen lassen oder in starkes Lee fliegen. Im Bild der Cassonsgrat bei Flims (CH).



**Abb. 15.26:** **Regel 3:** Immer im besten Gleiten fliegen. So kommt man immer am höchsten bei der nächsten Thermik an und hat die größten Erfolgchancen. Im Bild ist der Pinzgau beim Veltins-Schmitenhöhe-Pokal zu sehen.



**Abb. 15.27:** **Regel 4:** Hat man sich entschieden loszufliegen, dreht man nicht um. Man hält auf die nächste vermeintliche Thermikquelle drauf. Das Sinken ist schlimm zwischen den Bärten und am nächsten Berg wird es meistens erst besser, wenn man ihn „fast berührt“. Das dauert lange, aber wer kurz vor dem Berg umdreht, steht am Boden. Landeplätze müssen natürlich immer erreichbar sein. Im Bild: Mitlenwald (D).



**Abb. 15.28:** **Regel 5:** Wenn man auf den nächsten Berg zugleitet, überlegt man sich, wo es überall hochgehen könnte. Zwei bis drei thermische Ab-rissstellen sollte man im Auge haben. Geht's an der ersten nicht hoch, muss man nicht erst überlegen, wo man hinfliegt, die zweite wird sofort angesteuert. Im Bild wird zuerst T 1, dann T 2 und so weiter abgeflogen. An einer muss es hochgehen, sonst ist der Flug zu Ende. Im Bild: Fluggebiet Oberstdorf (D).