



NOVA

30 years of airtime

since 1989

Freundschaft Performance Innovation Mentormania Qualität Dolores Fidi Sankti



EDITORIAL

30 JAHRE UND KEIN BISSCHEN MÜDE

Ein dreißigjähriges Firmenjubiläum in einer Branche zu feiern, die selbst kaum älter ist, stellt etwas Besonderes dar.

Wenn man sich die Entwicklung der Gleitschirmfliegerei und jene der Firma NOVA anschaut, sieht man, dass sehr viel parallel verlief. Dass sich ein Unternehmen nach den Anforderungen des Marktes und den Wünschen seiner Kunden richtet, muss sein. Andernfalls bleibt der Erfolg aus. Dass aber ein Unternehmen den gesamten Markt beeinflusst, passiert seltener. NOVA gelang das mehrfach, sowohl, was wichtige Innovationen und Technologien angeht, als auch in Bezug auf Marktentwicklungen (wann und wie erfährst du weiter hinten). Darauf sind wir durchaus ein bisschen stolz.

Mit diesem Magazin wollen wir uns bei unseren Freunden, Partnern und Kunden für 30 erfolgreiche Jahre bedanken. Aber keine Angst, du liest in diesem Magazin nicht nur Historisches. Wir haben uns Mühe gegeben, allen Gleitschirmpiloten einen hohen Nutzwert zu bieten – mit praxisnahen Tipps sowie viel nützlicher und sachlicher Information.

Eine wilde Zeit waren die 30 Jahre manchmal, vor allem am Anfang. Es gab – wie beim Fliegen selbst – viele Aufwinde, aber auch einige Abwinde. Aber egal, wie es gerade lief, unsere Arbeit hat uns von der ersten Stunde bis zum heutigen Tag unheimlich viel Freude bereitet. Wir lieben, was wir tun und es ist ein großes Privileg, in jener Branche zu arbeiten, in der es um die schönste Nebensache

der Welt geht. Auch wenn sich in den 30 Jahren viel getan hat: wir bei NOVA brennen für das Gleitschirmfliegen wie am allerersten Tag. Wir geben uns die größte Mühe, das Lachen in die Gesichter unserer Kunden zu zaubern.

In diesem Sinne wünschen wir wunderschöne, sichere Flüge und freuen uns auf die nächsten 30 Jahre!

Happy landings wünscht das ganze NOVA-Team.



1989-2019

INHALT

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Seite

- #3 Editorial
- #6 Gut zu wissen!
- #8 Weit der Zeit vorraus
- #10 #Zahlen #Daten #Fakten
- #12 Extend your Range!
- #28 30 things a Paraglider Pilot »must« do!
- #32 Gleitschirme, Politik und ein gemeinsames Ziel
- #36 Die lebende Legende: Toni Bender
- #38 300 km mit einem EN B-Schirm
- #43 Hier steht Blindtest: Niki Kurcz
- #44 Geschmack im Wandel der Zeit
- #48 Ein logischer Weg: Philipp Medicus
- #50 Von Höhenflügen und einem Low Save
- #55 Die Seele von NOVA: Wolfi Lechner
- #56 Think Big – Think Heavy
- #62 NOVA Pilots Team
- #68 Sei wählerisch und höre auf dich selbst!
- #72 200 km-Schallmauer mit EN A-Schirm
- #76 BViell mehr als nur viele Zellen
- #80 Lang soll er leben!



IMPRESSUM

AIRTIME ist das Kundenmagazin von NOVA Performance Paragliders.

Herausgeber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H., Auweg 14, 6123 Terfens, Österreich, www.nova.eu, info@nova.eu, Tel: +43.5224.66026, Fax: +43.5224.6602619

Chefredaktion: Till Gottbrath / Kern Gottbrath Kommunikation (www.k-g-k.com)

Redaktionelle Mitarbeit: Toni Bender, Luis Depping, Sissi Eisl, Urs Haari, Ingo Kallmeyer, Nikolaus Kurcz, Wolfi Lechner, Paul Nagl, Fabi Gasteiger, Linda Maier, Philipp Medicus

Fotos: Mario Eder, Tobias Ehrmann, Christoph Feichtl, Till Gottbrath, Ralf Heuber, Ingo Kallmeyer, Werner Luidolt, Mario Mayr, Philipp Medicus, Vera Polaschegg, PHANTOMFotograf, sowie Archiv NOVA

Grafik: Werner Luidolt, www.wernerluidolt.com | **Druck:** Wallig, Gröbming



GUT ZU WISSEN!

Kurzer Text worum es geht

Schirmregistrierung auf MyNOVA

NUR VORTEILE MY NOVA

In einer Welt, in der Datenkraken wie Facebook, Google & Co jede digitale Information aufsaugen, um daraus Kapital zu schlagen, ist man vorsichtig, wann man sich wo anmeldet. Dennoch raten wir allen Eigentümern eines NOVA-Schirms, diesen auf www.nova.eu/de/my-nova/ zu registrieren. Diese Daten werden nur zu Gunsten des Piloten und der Schirmentwicklung verwendet.

Deine Vorteile:

- Schirmneukauf: Wenn du deinen Schirm innerhalb von 14 Tagen nach dem Kauf registrierst, kommst du für ein Jahr in den Genuss von »NOVA Protect«, eine Art Vollkasko (siehe www.nova.eu/de/service/nova-protect/)
- Du hast online Zugriff auf alle Checks und Arbeiten, die an deinem Schirm gemacht wurden.
- Wir können als Hersteller sicherheitsrelevante Daten auswerten.
- Falls es mal ernsthafte Probleme geben sollte, können wir dich sofort benachrichtigen.
- Sollte dein Schirm mal gestohlen werden, kann er mit etwas Glück später dank der zentralen Registrierung der Seriennummer wieder auftauchen.
- Online-Ausdruck des Serviceplans mit Auflistung der NTT und NFS-Termine

NOVA Hike & Fly Days

HERBSTGLÜCK

Seit einigen Jahren gibt es jedes Jahr im Herbst die NOVA Hike & Fly Days.

Organisiert von unserer Team Pilotin Vera Polaschegg, treffen wir uns in einem eher ruhigen Fluggebiet und lassen entspannt die Saison ausklingen. Die Touren sind bewusst nicht extrem und es geht vor allem um den Genuss. Mehr dazu auf www.facebook.com/pg/novawings/events/

NOVA XC Team Challenge

FÜR ECHTE TEAM PLAYER



Hast du schon mal von der XC Team Challenge gehört? Bei diesem einzigartigen Wettkampfformat stehen das Miteinander im Team und das »sich-gegenseitig-Helfen« im Vordergrund. Jeweils vier Teilnehmer werden einem Team Leader, meist ein NOVA Team Pilot, zugelost, der dann versucht, mit seinen »Küken« im Verbund möglichst weit zu fliegen. 2020 findet der Event voraussichtlich vom 30. April bis zum 3. Mai 2020 auf der Emberger Alm statt: Save the date!

www.xc-team-challenge.com

Festival in deinem Verein?

TONI ON TOUR

Dein Gleitschirmclub kann Toni on Tour buchen? Meistens sind es Flugschulen, die Toni Bender mit seinem VW-Bus voller Demoschirme einladen. Er besucht aber auch gerne Vereine (so lange sie sich engagieren und mehr als nur »ein paar Hanseln« kommen). Kosten entstehen keine. Infos zu Toni on Tour findest du hier: www.nova.eu/de/service/toni-on-tour/

Kleine Schirmgrößen

VIEL GEWICHT AUF LEICHT- GEWICHTE

Wusstest du, dass NOVA mit Marcell Schrittwieser einen der leichtesten Testpiloten hat? Masi ist ein »Hemd«. Aber dank ihm, sind unsere kleinen Schirmgrößen nicht nur zulassungskonform, sie fliegen auch richtig gut. Leichtgewichtige Pilotinnen und Piloten können sich darauf verlassen, dass die mit unseren XXXS und XXS-Größen nicht Passagier sind, sondern selbst bestimmen, wo es lang geht.

NOVA in den sozialen Medien

INFORMATION UND UNTER- HALTUNG

Viele Menschen lehnen soziale Medien wie Facebook, Instagram, Twitter & Co. ab. Bei NOVA setzen wir sie mit Bedacht ein – zur Unterhaltung und vor allem zur Information. Wir sind davon überzeugt, dass dies sehr viel mehr bringt, als sie als Verkaufswerkzeug zu missbrauchen. Schau einfach mal selbst rein und folge uns:



www.facebook.com/novawings/



www.instagram.com/novaparagliders/



www.youtube.com/user/NOVAwings
VIDEOS



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis v

NOVA Protect

VOLLKASKO FÜR DEINEN SCHIRM



1 YEAR

NOVA Protect bietet vollen Schutz für deinen neuen NOVA-Gleitschirm: Nach rechtzeitiger Registrierung (spätestens 14 Tage ab Kaufdatum) unter myNOVA ist er ein Jahr lang gegen die Kosten von Unfallschäden geschützt. Egal ob Selbst- oder Fremdverschulden, wir tauschen Leinen und erneuern beschädigte Bahnen. Dabei gilt ein Selbstbehalt von 50 Euro, Versandkosten und Mehrwertsteuer kommen noch dazu. Nach erfolgreicher Reparatur überprüfen wir außerdem die Trimmung deines Gleitschirms. Ist dein Flügel irreparabel beschädigt, rechnen wir dir auf Wunsch dessen Zeitwert beim Kauf eines neuen NOVA-Gleitschirms an. NOVA Protect ist binnen des ersten Jahres maximal einmal nutzbar.

Mehr auf
www.nova.eu/de/service/nova-protect/

Große Schirme gleiten besser

SIZE MATTERS

Die Leistung eines kleinen Schirms (ein Schirm, der 1:1 verkleinert wurde) ist schlechter, weil:

- Der größere Schirm wird durch die größere Reynolds-Zahl begünstigt, weil das Verhältnis von Auftrieb generierender Fläche zu induziertem Widerstand günstiger ist. Auch ein großes Flugzeug/Schiff/Windrad ist immer effizienter als ein völlig maßstabsgetreu verkleinertes.
- Die Leinenstirnfläche (und damit der Leinenwiderstand) sinkt nicht proportional zur Schirmfläche. Ebenso wenig der Widerstand von Tragegurt, Aufhänge-Loops, usw.
- Bestimmte, unvermeidbare Falten am XS (absolut gesehen) sind am XL gleich groß. Damit sind sie in Relation zur Schirmgröße beim XS größer.
- Die Piloten- und Gurtzeugstirnfläche reduziert sich nicht im selben Maß, wie die Schirmfläche. Ein 50 kg-Pilot hat mehr als die Hälfte der Stirnfläche eines 100 kg-Piloten, der aber einen doppelt so großen Schirm fliegen kann.

NOVA-Farbkonfigurator

(UN)BESCHRÄNK- TES FARBENSPIEL

Auf der Website jedes NOVA-Schirmmodells gibt es einen Farbkonfigurator, mit dem sich jeder Pilot gegen Aufpreis seine persönliche Wunschkombination zusammenstellen kann. Aber es gibt nicht jede Farbe. Warum nicht? Bei verschiedenen Modellen verwenden wir verschiedene Materialien und nicht jedes Tuch gibt es in jeder Farbe. Da wir in keiner Auftragsnäherei fertigen lassen, die für mehrere Marken arbeitet, müssen wir jedes Tuch in jeder Farbe selbst kaufen und viele Jahre verfügbar haben, weil wir die Schirme auch reparieren müssen. Das gilt auch für jene Materialien, die wir nur in wenige Schirmmodellen verwenden (wie D10 bei DOUBLESKIN). Das bindet Kapital und muss deshalb genau überlegt werden.



WEIT DER ZEIT VORRAUS

NOVA Trim Tuning: Mehr Sicherheit, mehr Leistung, besseres Handling

Die Leinen eines neuen Gleitschirms schrumpfen oder längen sich – und zwar vor allem in den ersten 15 bis 20 Flugstunden (und damit viel früher als nach zwei Jahren, dem meist üblichen Check-Intervall). Das NOVA Trim Tuning (NTT) ist ein Cloud-basiertes Verfahren zur Überprüfung und Optimierung der Trimmung. Lies hier, was sich genau dahinter verbirgt und welche Vorteile du als Pilot davon hast.

Seit es das Gleitschirmfliegen gibt, wird darüber diskutiert, wie die Flugtüchtigkeit des Geräts überprüft und auf Dauer sicher gestellt werden soll. Wann und wie oft soll ein Gleitschirm gecheckt werden?

Und wie? Rein rechtlich ist es so, dass der Hersteller dafür sorgen muss, dass seine Schirme »sicher« fliegen. Dies geschieht, indem er selbst oder ein von ihm ermächtigter, zugelassener Partner, den Schirm »checkt«. Zu diesem Check gehören:

- Prüfung der Trimmung
- Prüfung der Leinenfestigkeit
- Messung der Porosität des Tuchs
- Materialcheck (Tuch, Nähte, Tragegurte, Leinen, Schraubglieder usw.)

Warum gibt es das NTT?

Früher (so etwa bis 2005) war die Porosität des Tuchs das wichtigste Kriterium für den Zeitpunkt des ersten Checks. Damals kamen manche Tücher bereits nach zwei Jahren intensiven Fliegens an ihre Grenzen. Aus dieser Zeit stammt auch der bis heute meist übliche Check-Intervall von zwei Jahren.

Anhand unserer großen Datenbank mit Messungen stellten wir damals fest, dass die Tücher immer haltbarer wurden, jedoch Veränderungen der Trimmung sehr viel früher auftraten – vor allem am Anfang eines Leinenlebens, danach deutlich seltener bzw. geringer. Radfahrer kennen das in ähnlicher Form: Ein neues Laufrad muss bald nachzentriert werden. Wird dies gut gemacht, hat man lange seine Ruhe.

Auf Basis dieser Erkenntnis entwickelten wir 2006 zusammen mit dem Fluglehrer und Mathematiker Ralf Antz das NOVA Trim Tuning. Das NTT ist ein standardisiertes Verfahren zur Überprüfung und Korrektur des Trimmings eines Gleitschirms. Der Checker loggt sich zunächst ins System ein und meldet den Schirm an (daher sollte auch jeder Pilot seinen NOVA-Schirm unter www.nova.eu/de/my-nova/ registrieren, egal ob neu oder gebraucht gekauft). Die Vermessung jedes einzelnen Aufhängungspunktes

erfolgt dann in einer vorgegeben Reihenfolge – unter Last per Laser mit einer Genauigkeit im Millimeterbereich. Das System erstellt dann Vorschläge, wie die Trimmung des Schirms in seiner Gesamtheit wieder optimiert wird. Wenn ein Pilot ein NTT durchführen lässt, hat sein Schirm anschließend wieder optimale Start-, Leistungs-, Sicherheits- und Handling-Eigenschaften. In den Jahren nach der Einführung des NTT hieß es immer wieder mal, NOVA habe ein Leinenproblem und deswegen gebe es das NTT. Das war gelinde gesagt: Quatsch! Damals wie heute gab es nur drei wirklich wichtige Leinenhersteller (Edelrid, Liros und Cousin) und die meisten Gleitschirmproduzenten benutzen deren Leinen. Die Trimmungsabweichungen betrafen und betreffen daher auch alle Hersteller. Erfreulich für alle Piloten: Mittlerweile raten auch andere Marken zu einer frühen Überprüfung des Trimmings und bieten NTT-ähnliche Verfahren an.

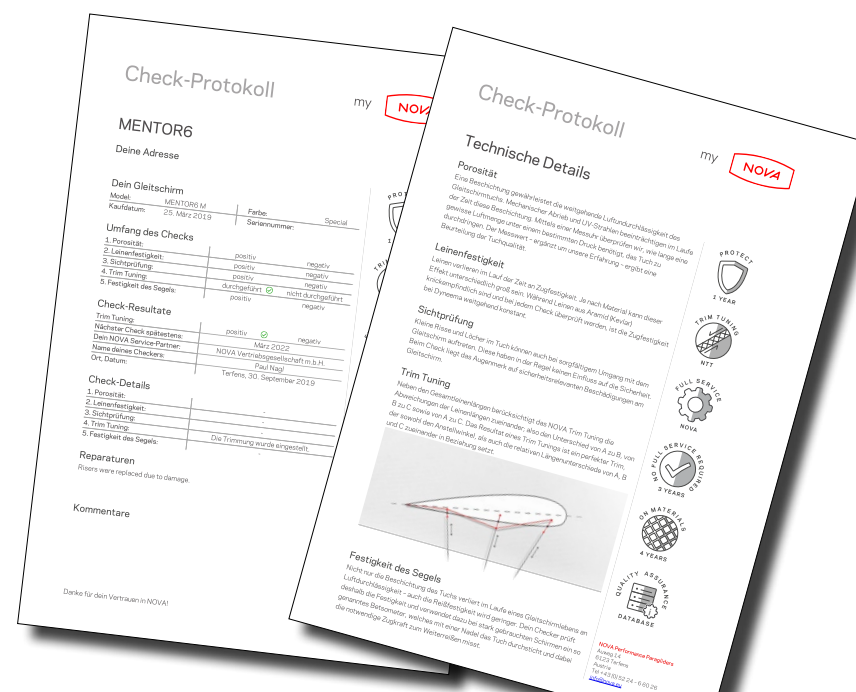
Wann sollte das erste NTT durchgeführt werden?

Auf unserer Website empfehlen wir, das erste NTT nach SPÄTESTENS 100 Betriebsstunden (= Fliegen + Ground Handling + Übungshang) oder einem Jahr durchzuführen. Sinnvoll ist es aber bereits nach 15 bis 20 Stunden, denn die Leinenlängenänderungen stellen sich vor allem anfangs ein. Wir empfehlen Dir, danach den Schirm gleich zu uns oder einem autorisierten Partner zu schicken.

Welche Vorteile hast du Pilot?

- Nach dem NTT hat Dein Schirm wieder optimale Start-, Performance-, Sicherheits- und Handling-Eigenschaften.
- Wenn du das erste NTT nach Vorgabe durchführen lässt, muss Dein Schirm erst DREI Jahre nach dem Neukauf zum ersten NFS (NOVA Full Service = kompletter Check).
- Hast du das erste NTT und den ersten NFS nach Vorgabe durchführen lassen, verlängert sich die Garantie auf 48 Monate! (Die gesetzliche Garantiezeit beträgt nur 24 Monate).
- Das NTT ist standardisiert und wird als NOVA COS (Computerized Online Service) durchgeführt. Das sorgt für eine hohe Check-Qualität und -Konstanz, denn der Checker wird vom Programm geführt.
- Zentrale Dokumentation aller Prüfungen und Arbeiten am jeweiligen NOVA-Schirm auf dem NOVA-Server.

Wichtig zu wissen: Das NTT darf und kann nur von autorisierten Partnern durchgeführt werden. Diese Partner haben eine Schulung bei uns im Hause hinter sich und wissen genau, was sie tun. Eine weltweite Übersichtskarte dieser Partner findest du auf www.nova.eu/de/try-buy/. Lies mehr auf www.nova.eu/de/service/nova-trim-tuning/ sowie auf www.nova.eu/de/service/



ÜBERBLICK

NTT – NOVA Trim Tuning

Prüfung des Trimmings nach spätestens 100 Betriebsstunden oder einem Jahr (gemäß der Frist im Serviceplan).

NFS – NOVA Full Service

Der NFS ist der klassische »Check«, bei NOVA bestehend aus NTT + Prüfung der Leinenfestigkeit + Porositätsmessung + einem zehn Punkte umfassenden Material-Check. Bei NOVA ist das erste NFS erst nach DREI Jahren erforderlich – aber nur wenn das NTT gemäß der Frist im Serviceplan durchgeführt wurde.

COS – Computerized Online Service

Jedes Mal, wenn ein autorisierter NOVA Service Partner an einem NOVA-Schirm eine Prüfung oder Arbeit vornimmt, wird diese als COS (Computerized Online Service) durchgeführt. Alles wird online und zwar zentral auf dem NOVA Server dokumentiert.





#ZAHLEN #DATEN #FAKTEN

AUS 30 JAHREN NOVA

52* Länder gibt es, in denen man NOVA-Schirme kaufen kann.

10 mal (von 12 Möglichkeiten) gewann zwischen 2007 und 2018 ein NOVA-Pilot die weltweite Standardklasse-Wertung im XContest.org.

15 verschiedene Gleitschirmmodelle in insgesamt 58 Größen hat NOVA aktuell im Programm.

Fast **80** verschiedene Schirmmodelle brachte NOVA seit 1989 auf den Markt.

850 Gramm weniger als die Standardversion wiegt der MENTOR 6 Light in Größe S.

250 (ca.) Meter beträgt derzeit die durchschnittliche Gesamtleinlänge bei einem NOVA-Gleitschirm.

73* Mitarbeiter hat NOVA in der Produktionsstätte im ungarischen Pécs.

804 Diagonal Tape Ribs, 99 Zellen sowie rund 3200 Cross Ports in Profilen und Diagonalrippen hat der PHANTOM.

WEISS ist die am häufigsten verwendete Tuchfarbe in der Produktion.

128.059* Views auf YouTube hat der Film »Glücklicher Ikarus« über die Alpenüberquerung von Nova-Pilot Toni Bender.

5,92 beträgt die Streckung des SECTOR, die niedrigste aller aktuellen EN C-Streckenschirme. Trotzdem gewannen SECTOR-Piloten 2018 die nationalen Sportklasse-Meisterschaften in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

∞ ist nach dem Gefühl der Geschäftsführung die Anzahl der Dellen, die Toni Bender in seine »Toni on Tour« -VW-Busse gefahren hat.

18.000.000m (geschätzt) messen zusammengerechnet die Leinen aller bislang hergestellten NOVA-Schirme.

435 Punkte gab es für den bislang punktbesten Flug mit einem NOVA-Schirm, geflogen am 1.11.16 von Joe Edlinger (AUT) mit einem PHANTOM in Quixadá (Brasilien).

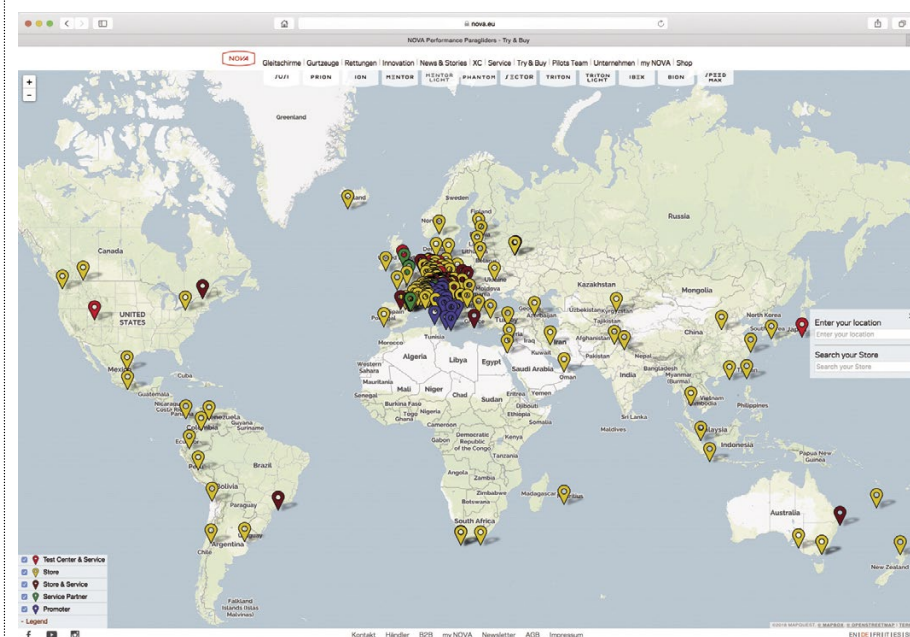
16.784* Fans hat NOVA auf Facebook.

250 Jahre Erfahrung als Gleitschirmpiloten haben die NOVA-Mitarbeiter im österreichischen Head Office zusammen.

1829 Meter ist der Hausberg von NOVA hoch, die Rofanspitze am Achensee.

5 mal in der Geschichte des XContest konnte der Sieger der Standardklasse auch die Sportklasse gewinnen – allesamt mit einem MENTOR: 2009 Urs Haari, 2013 Hans Tockner und 2014 bis 2016 Berni Pessl.

650 Gramm wog die größte Menge Dreck, die wir je aus einem gebrauchten Schirm herausgeschüttelt haben.



243*

Verkaufs- und Service-Partner von NOVA finden sich online auf nova.eu/de/try-buy

1650* Gramm wiegt der Miniwing BANTAM in Größe 12 und ist damit der weltweit leichteste zugelassene Schirm mit Doppelsegel.



44 Stunden dauert es, die Kappe eines ION 5 zu nähen.

250 Minuten lässt NOVA den Computer beim Nesting rechnen. Beim Nesting (auch Verschachtelung genannt) wird vor dem Zuschnitt die bestmögliche Anordnung der auszuschneidenden Teile auf der Stoffbahn berechnet, um möglichst wenig Verschnitt zu produzieren. Würde man ihn lassen, würde der Computer quasi unendlich lang am idealen Nesting rechnen.

Über 100 mal hat sich Toni Bender im Laufe seiner Karriere beim Drachen- und Gleitschirmfliegen einen Knochen gebrochen. Genau weiß er es nicht.

75 Testwürfe über Grund unternahmen wir bei der Entwicklung des Rettungsschirms PENTAGON.

4 mal in Folge konnte Berni Pessl zwischen 2014 und 2017 die weltweite Standardklasse-Wertung des XContest gewinnen. Rekord.

500 Runden mindestens drehten unsere Entwickler im G-Force Trainer bei der Entwicklung des Gurtschirms VENTUS, um das Auslösen des Rettungsgeräts unter Last zu testen.

25 % mehr Einzelteile hat der MENTOR 6 im Vergleich zum MENTOR 5.

78 NOVA-Schirme wurden 2018 durch unsere PROTECT-Garantie, die ein Jahr ab Verkauf gilt, gratis repariert.

10 Prototypen wurden seit 1989 durchschnittlich für ein neues Schirmmodell gebaut.

*Stand: Juli 2019



3 Testpiloten arbeiten bei NOVA.

XC EXTEND YOUR RANGE!

Die 30 besten Tipps zum erfolgreichen Streckenfliegen

Zum NOVA PILOTS TEAM gehören einige der besten Streckenflieger der Welt. Hier haben sie für euch, die 30 wichtigsten Tipps zum erfolgreichen Streckenfliegen zusammengetragen.

HEILIGKREUZKOFEL
»ENDANFLUG + 3.800M«

KRONPLATZ

GRENTE

MENTOR 6

1

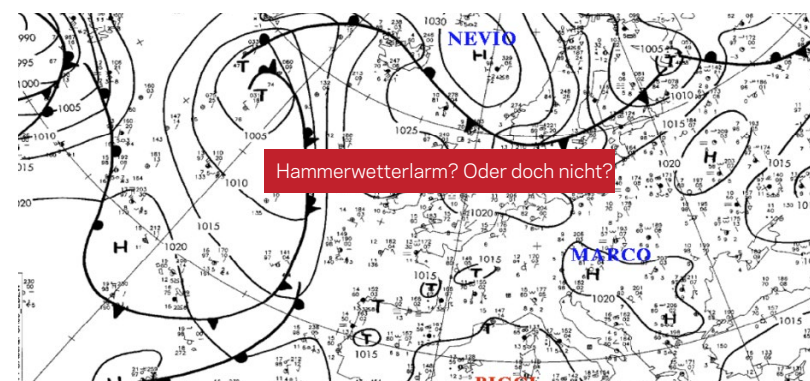
Sammele keine Ausreden, geh' fliegen!

Es mag sich etwas komisch anhören, aber die wichtigste Voraussetzung, um erfolgreich auf Strecke zu gehen, ist, überhaupt zum Fliegen zu gehen. Ich kenne die Zwickmühle: So mancher Pilot hat nicht genug freie Zeit um jeden halbwegs erfolgversprechenden Tag in die Luft gehen können. Arbeit, Familie, etc. – alles will man unter einen Hut bekommen. Also wollen die guten Tage sorgsam identifiziert und genutzt werden.

Jedoch liest man im Wetterbericht statt »Hammer-Tag!« häufig Dinge wie »späte Auslöse«, »viel Wind« oder »nachmittags Gewitterneigung«... Ach schade, dann wird es wohl kein richtig guter Flugtag. Oder doch?

Fakt ist: Es lassen sich meist viele Argumente finden, NICHT zum Fliegen zu gehen und auf einen noch besseren Tag zu warten. Allerdings kann es dann sein, dass man abends in den Online Contest schaut, Kollegen reihenweise 150+ km FAls rausgehauen haben und sich über diesen wunderbaren Flugtag freuen.

Du dagegen ärgerst dich über die versäumte Chance und wartest weiter auf den perfekten Tag. Der kommt dann auch irgendwann, aber da hat dein Sohn Geburtstag, der Chef verlangt dringend nach einer Präsentation oder dein Auto streikt. Also: Nicht von einem allzu pessimistischen Wetterbericht oder dem inneren Schweinehund abhalten lassen. Mit einem wachsamen Auge auf die Flugbedingungen kannst du auch aus einem vermeintlich nicht perfekten Tag viel herausholen.



3

Habe Geduld

Alle drehen zusammen auf, die ersten Piloten erreichen die Basis und fliegen vom Berg weg: Die Kilometerjagd ist eröffnet! Also nichts wie hinterher! Aber auch, wenn dir noch ein paar Kreise bis zur Abflughöhe fehlen? Wenn du großes Glück hast, findest du trotzdem wieder Anschluss. Hast du es nicht, kommst du nach der Querung tiefer an, musst den Bart eventuell erst suchen – und schon wird der Abstand nach vorn noch größer. Hast du richtig Pech, findest du gar nichts und säufst ab. Also: Nicht verrückt machen lassen, wenn die anderen davonziehen. Es kann gut sein, dass ihr euch später wieder trifft.

Geduld ist ebenfalls gefragt, wenn z. B. ein Zirrenfeld durchzieht. Die Thermik kann bei einer Abschattung verblüffend schnell nachlassen oder ganz aussetzen. Was dagegen nicht so schnell aussetzt, ist der Talwind. Der vorausschauende Pilot sucht sich also irgendwo an einem zuverlässigen Prallhang eine Parkposition, wo er abwartet, bis die Sonne den Thermikofen wieder anheizt. Dieser kleine Trick kann dem geduldigen Piloten den Tag retten, während andere plötzlich auf dem Boden stehen.

Also: Geduld und vorausschauend fliegen. Lass dich nicht hetzen.

2

Frage den anderen Löcher in den Bauch

2006 war ich als Streckenflieger in Relation zu den Cracks eine totale Null. Aber genau jene Kilometerfresser prognostizierten mir damals: »Morgen ist ein Super-Tag, da fliegst mindesten 150 km.« Da hatte ich zuvor natürlich noch ein paar Fragen... Wir besprachen also die Routenoptionen, alle Schlüsselstellen, die Wind- und Wetterentwicklung, den Plan B, den Plan C usw. – und dann flog ich tatsächlich ein flaches Dreieck von über 160 km.

Im Austausch mit anderen Piloten, darunter die weltbesten Streckenflieger, schaltete ich buchstäblich den Weiterentwicklungs-Turbo ein. Auch heute noch habe ich keinerlei Scheu, andere um Rat zu fragen. Sei es das Thema Streckenfliegen, die banale Frage, wo in einem mir unbekannten Fluggebiet der Hausbart steht oder ein Tipp auf welche Gefahren ich achten soll. Frag andere Piloten ruhig Löcher in den Bauch! Fragen zu stellen, ist kein Zeichen von Schwäche, sondern von Interesse und Lernbereitschaft. **Übrigens: Dieser Grundsatz gilt auch, wenn die Fragen an dich gerichtet sind.**

Eine freundliche Antwort kann viel verändern.



4

Bringe mehr als einen »Plan B« mit

Einen Plan B zu haben, setzt voraus, überhaupt einen Plan zu haben – was schon mal nicht schadet. Jetzt gibt es Piloten, die schlechtes Wetter und lange Nächte gerne komplett mit Planungs-Tools wie dem XC-Planner oder Thermixc verbringen. Wichtig ist jedoch nicht nur wie akribisch die Planung ist, sie sollte auch flexibel sein.

Beispiel Hochfelln-Dreieck: Der Plan ist ein ambitioniertes 250 km FAI-Dreieck vom Hochfelln zum Kreuzjoch nach Gastein und wieder heim. Aus irgendeinem Grund beschließt der Pilot aber, bereits am Pass Thurn nach Osten zu drehen. Praktisch wäre es jetzt, wenn er ein Fluginstrument dabei hat, das die FAI-Sektoren anzeigt. Was es aber nicht anzeigt, sind die möglicherweise anderen Schlüsselstellen der neuen Route. Die solltest du als Ausweichplan im Kopf haben. Und wenn dann noch plötzlich der Nordwestwind sehr kräftig bläst – zu kräftig als dass sich die Gegenwindsschlacht auf dem letzten Schenkel lohnt – dann muss Plan C her. In diesem Fall also nach Osten und mit freier Strecke ins Ennstal.

Da sieht man es wieder: Ein fundierter Plan ist gut, aber mach dich nicht zum Sklaven desselben. Bleib flexibel und habe Alternativen im Kopf.



think positive!

5

Mental-Training ist heutzutage aus dem Leistungssport nicht wegzudenken. Warum also nicht auch beim Streckenfliegen ein wenig an den eigenen Kopf denken? Wer schon einmal bei einem längeren Streckenflug einen Low Safe hatte, weiß aus eigener Erfahrung, dass man danach so richtig euphorisch ist. Objektiv betrachtet hast du Zeit verloren, die dich wertvolle Kilometer kostet. Subjektiv hast du jedoch das Absaufen vermieden, bleibst im Rennen und freust dich darüber wie ein kleines Kind. Ein tolles Gefühl!

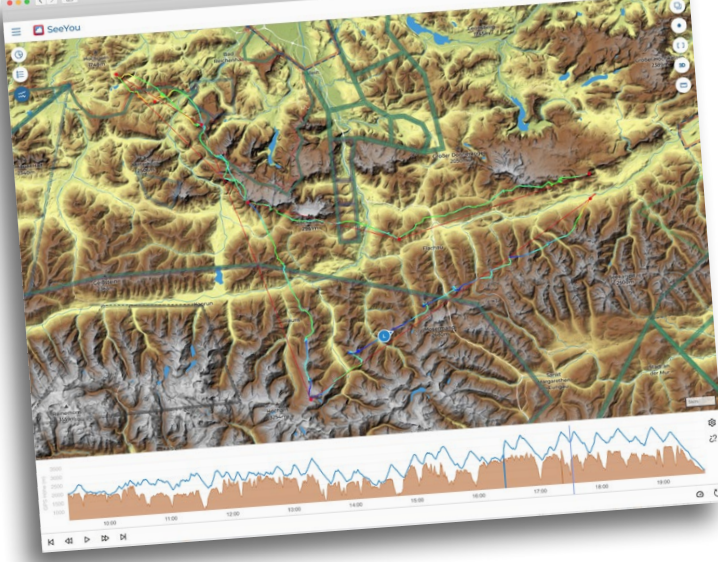
Ähnlich kann sich ein Mental-Training für Sportler auswirken. Ziel ist, durch Visualisieren, Bewusstmachen von (Teil-)Erfolge, Bewegungsabläufe, Atemtechniken sowie konstruktive Denkansätze eventuell auftretende Ängste und Blockaden zu mindern und die Motivation zu erhöhen. Gerade, wenn es mal stressig wird, zahlt sich das aus! Mentales Training kann übrigens auch helfen negative Erlebnisse (Retterwurf, Crash) besser zu verdauen. **Einen Versuch ist es wert: Stell dir vor, wie du nach deinem erfolgreichen 200 km FAI-Dreieck landest. Denk vor dem nächsten Start an einen besonders schönen Flug zurück und lobe dich selbst, während du in der Luft bist, für kleine Teilerfolge auf der Strecke.**

6 Nutze den Winter – körperliche Fitness hilft

Im Herbst und Winter gehen viele Piloten gar nicht erst fliegen, denn »es rührt sich ja eh nix in der Luft«. Und wer nicht ins Flugzeug steigt, um im Süden weiter Airtime zu sammeln, lässt seinen Schirm schnell mal ein paar Monate eingepackt. Doch kaum wird es Frühling, kommt die Thermik zurück und mit ihr die ersten ambitionierten Streckenflieger.

Da habe ich schon einiges erlebt... Mal schießt die Thermik extrem kleinräumig, aber kräftig in die Kappe, fast wie ein Sektkorken. Es ein anspruchsvolle Fiegerei, aber oft genug kann man die Thermik schon richtig zentrieren. 2019 wurden bereits im März die ersten 200 km-FAI-Dreiecke geflogen!

Früher passiert es mir regelmäßig, dass ich bei meinen ersten Flügen im Jahr unterwegs verspannte oder am Tag darauf heftig Muskelkater hatte. Seit ich im Winter viel zum Langlaufen gehe, ist das weg. **Es muss ja nicht gleich das volle Programm im Fitness-Studio sein, aber sich im Winter zu bewegen und vielleicht auch den Schirm mal zum Groundhandling auszuführen, hilft definitiv. Dann kann es im Frühjahr gleich losgehen.**



7 Führe ein Flugbuch – analysiere deine Flüge

Es ist ein großer Unterschied, ob dir jemand etwas über eine Sache erzählt, oder ob du die Erfahrung selbst machst. Selbst Erfahrenes wird leichter akzeptiert und man lernt nachhaltiger daraus. Ein detailliert geführtes Flugbuch ist daher eine sehr gute Methode, von eigenen Erfahrungen bestmöglich zu profitieren. Schreibe darin schon VOR dem Flugtag auf, was du erwartest. Sammle Screenshots von Wetterkarten deiner Lieblings-Wetter-Website fürs Archiv- und beurteile deinen Flug NACH der Landung.

War dein Plan gut? Was hättest du besser machen können? Hättest du den Plan komplett ändern sollen? Was haben andere besser gemacht? Hat sich das Wetter so entwickelt wie erwartet? Wie warst du mental drauf? Du kannst auch die Air Buddy-Funktion nutzen, um deinen Flug mit denen der anderen Piloten zu vergleichen.

Wenn du regelmäßig deine eigenen Flüge analysierst, werden sich ganz von selbst daraus Erkenntnisse abzeichnen und in deine Pläne einfließen. Ja, das ist ganz schön viel Arbeit – aber sie lohnt sich.

8 Vergiss den Spaß nicht

Warum fliegst du? Die meisten werden wohl zuerst antworten: »Weil es wahnsinnig Spaß macht.« Erst später kommen Gründe wie das Naturerlebnis, und die Konzentration aufs Hier und Jetzt zur Sprache. Was kaum einer sofort zugibt ist, dass auch die Suche nach Anerkennung eine Rolle spielt.

Na klar ist es schön, wenn man in die XC-Ranglisten schaut und dort vorne liegt. Aber ist das wichtiger als die Freude am Fliegen an sich? Ich kenne eine Reihe von Piloten, die vor lauter Ehrgeiz oftmals den Spaß vergessen. Wenn man abends beim Bier beieinandersitzt, haben sie schlechte Laune – nur weil sie nicht die geplanten 250 km geschafft haben oder irgendjemand weiter als sie geflogen ist. Noch extremer wird es, wenn die eigene »Leistungsgeilheit« zu Lasten der Sicherheit geht.

Im NOVA Pilots Team gibt es die klare Anweisung, dass wir Vernunft und Sicherheit in jedem Fall vor den Erfolg stellen wollen. Ich teile diese Haltung. Wäre das nicht so, könnte der Spaß buchstäblich auf der Strecke bleiben. Wenn also ein Freund abends ein Gesicht zieht, weil er oder sie nicht den Streckenflug-Weltrekord geknackt hat, hilft es vielleicht, diese Person daran zu erinnern, warum sie ursprünglich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hat. Außerdem gilt: Nach dem Flug ist vor dem Flug! Was nicht ist, kann ja noch werden.



9 Lass es laufen!

Hannes Kronberger, AUT: »Ihr sitzt doch nur in euerm Gurtzeug und zieht ein bisschen an den Bremsen. Das ist doch kein richtiger Sport.« Mein Nachbar, leidenschaftlicher Rennradler, hat sehr konkrete Vorstellungen davon, was »Sport« eigentlich ist. Und keine Ahnung vom Fliegen. Auch wenn ich nicht, wie er gerne, sechs Stunden lang einen Durchschnittspuls von 175 bpm habe, so bin ich nach einem langen Streckenflug doch ziemlich platt – körperlich wie geistig.

Aber wie für meinen Nachbarn, ist auch für mich das Trinken von elementarer Wichtigkeit. Früher habe ich mir nicht groß Gedanken gemacht. Ich bin einfach losgeflogen. Irgendwann hatte ich einen trockenen Mund – das merkte ich immerhin. Was ich nicht merkte: wie meine Konzentration nachließ und so immer wieder dafür sorgte, dass ich taktische Fehlentscheidungen traf – und absoff. Ein wenig erinnert mich das an einen arbeitsintensiven Tag im Büro. Ich steigere mich so in ein Projekt hinein, dass ich Essen und Trinken vergesse. Irgendwann bekomme ich dann einen Brummschädel (merke ich) und die Konzentration lässt nach (merke ich erst, wenn ich bewusst darüber nachdenke). Also trinken.



Aber wo viel reinläuft, muss auch wieder was rauslaufen können. Stellt sich die Frage nach dem »Wie«. Im Thermik-Magazin stand dazu Artikel, und ich glaube, es war der mal ein große südtiroler Streckenflieger Kurt Eder, der vieldeutig antwortete: »Ich würde von mir kein gebrauchtes Gurtzeug kaufen.« Nun gut, es gibt folgende Optionen:

○ **Freestyle:** Mir ist schon mal in der Luft ein Pilot begegnet, der wie Jesus am Kreuz hing. Beim näheren Hinfliegen merkte ich: er versuchte zu pieseln. Dabei drehte er sich nicht, so wie ich es bei einer Talquerung versuchen würde, um 180 Grad um, sondern flog geradewegs auf mich zu. Soweit ich es erkennen konnte, überzeugte mich diese Technik nicht. Ob das wohl der Eder Kurt war?

○ **Mut zur Windel!** Inkontinenzwindeln eignen sich für Männer und Frauen, aber sie machen nicht direkt eine sexy Po, und man muss schon ein abgelegenes Plätzchen fürs An- und Ausziehen finden. Außerdem, so ließ ich mir sagen, sollte man es üben: Also Gurtzeug an der Kinderschaukel aufgehängt und laufen lassen. Denn der Kopf sperrt sich vielleicht dagegen.

○ **Urinalkondom:** Ich glaube, wir Streckenflieger sind an einem vielversprechenden XC-Tag der Graus jeder Bergbahntoilette, weil wir minutenlang das WC besetzen. Aber eine Leitung will ordentlich verlegt werden. Ist sie es nicht, bekommt man in der Luft eine feuchtwarme Quittung im Genitalbereich serviert. »Uri« abgerutscht oder Knick im Schlauch – beides ist doof. Auch hier empfiehlt sich das Trockentraining daheim (das übrigens keineswegs eine trockene Angelegenheit ist). Meine Buben fanden es überaus vergnüglich, den Papa im Gurtzeug an der Schaukel im Garten beim Rasendüngen aus dem Gurtzeug heraus zu beobachten...

○ **Pinkelflasche:** Ich habe immer wieder davon gehört, dass es Piloten geben soll, die an einer Schnur eine Pinkelflasche im Gurtzeug dabei haben. Bei längeren Querungen und ruhiger Luft kann ich mir vorstellen, dass das funktioniert. Aber es dürfte ein ganz schönes Gefummel sein: Handschuhe ausziehen, Reißverschlüsse öffnen, »andocken« usw.

Da gestaltet sich das Essen in der Luft einfacher. Ich kenne Piloten, die essen nie etwas. Sie brauchen es nicht. Einer unserer Franzosen zieht dagegen ein belegtes Baguette hervor. Mir reicht ein Riegel, wenn der Blutzuckerspiegel fällt.

Das Wichtigste zusammengefasst: Dehydrierung sorgt für Konzentrationsprobleme und pinkeln in der Luft will gelernt sein.





10 Höre auf deinen Bauch

Ich fliege seit dem Ende der 80er Jahre und ähnlich wie beim Autofahren, hat sich so etwas wie der »Siebte Sinn« fürs Fliegen entwickelt. Das kennst du sicher auch: du fährst auf eine Kreuzung zu und irgendwas kommt dir schon vorher komisch vor – und plötzlich nimmt dir einer die Vorfahrt. Aber du bist wachsam und kannst den Fehler des anderen kompensieren.

Beim Fliegen habe ich auch immer wieder derartige Erlebnisse. Gerade solche Situationen mit der »Vorfahrt«, wenn sich alle in einer Thermik stapeln – wer kennt das nicht. **Keine Ahnung, woher es kommt, aber ich höre gut auf meinen Bauch. Das kann so weit führen, dass ich gar nicht erst starte, obwohl es eigentlich nicht schlecht aussieht und andere ganz normal fliegen. Aber es muss in dem Moment für mich passen und wenn mein Gefühl ‚nein‘ sagt, dann vertraue ich darauf.**



12 Konzentriere dich auf die Schlüsselstellen

Es gibt bestimmte XC-Rennstrecken, die sich besonders gut eignen, um viele Kilometer zu erjagen. Wer schon länger dabei ist, denkt an Startplätze wie Fiesch, Mornera, Fanas, Scuol, Stoderzinken, Stubnerkogel, Grentalm oder den Hochfelln. Alle diese klassischen Dreiecke haben lange Passagen, in denen du »bolzen« kannst. Passagen, in denen die Route an Bergketten entlang führt, die sehr günstig zur Sonne ausgerichtet sind. Meistens gibt es definierte Abrisskanten und es ist eher unwahrscheinlich dort abzusaufen. Aber dann gibt es immer wieder Querungen, an denen man schnell unfreiwillig landet. Schau dir bei diesen Querungen genau an, wo die Cracks entlang fliegen, denn die wissen, wo es wieder hoch geht.

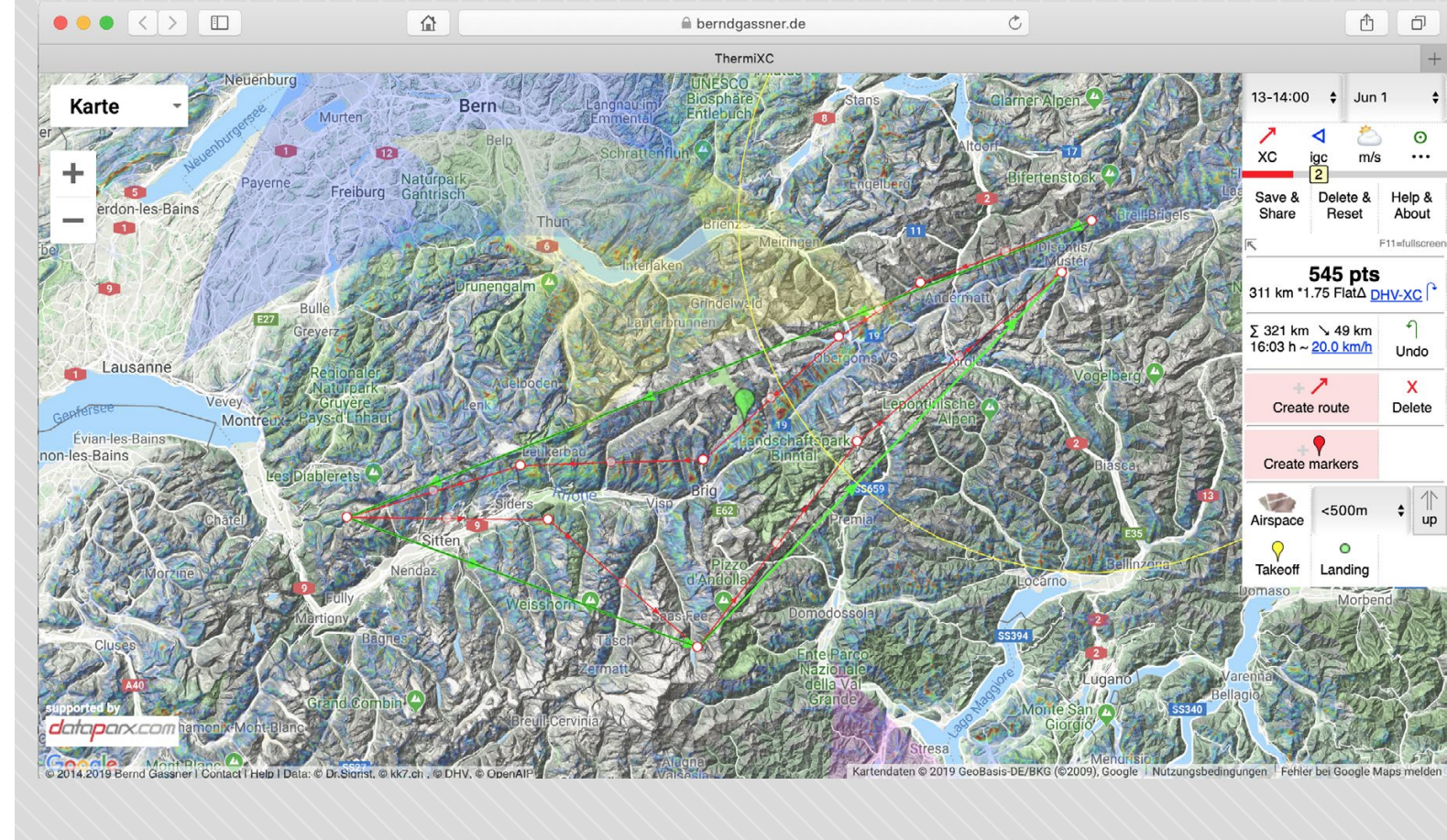
Beispiel Grente: Suche dir im XContest.org die längsten Flüge heraus. In der Liste wirst du sehen, dass bestimmte Namen immer wieder auftauchen. Diese Leute wissen, wie man hier weit fliegt. Wo fliegen sie lang, wenn es über den Stallersattel und das Defreggental geht? Wie queren sie später das Tauferertal? Wie über Sterzing? Und vor allem: wie schaffen sie die Lüsener Alm? Bei welchem Wind fliegen sie bei den Querungen welchen Punkt an?

Konzentriere dich beim Planen gezielt auf die Schlüsselstellen, die deine »Bolzstrecken« verbinden. Dann bist du im besten Fall schnell unterwegs und stehst nicht zu früh wieder auf dem Boden.

11 Alle Vögel fliegen hoch – hoch – hoch

Burkhard Martens empfiehlt in seinem »Streckenflugbuch« (www.thermikwolke.de), dass man immer möglichst hoch fliegen soll. Auch dann, wenn die Spezln schon zur nächsten Thermik jagen oder du das Gefühl hast, dass alle viel schneller fliegen als du... Je höher du aufdrehst, desto höher kommst du nach der nächsten Querung an, und vielleicht noch über den nächsten Grat drüber, wo dann schon der nächste Bart auf dich wartet. Natürlich bedeutet weit fliegen auch immer schnell fliegen. Aber davor bedeutet weit fliegen zuerst mal: Nicht landen müssen.

Besonders am Anfang deiner Streckenfliegerkarriere (oder auch am Anfang der Saison) solltest du dich darauf konzentrieren, möglichst lange zu fliegen. Bist du zehn Stunden oder länger unterwegs, dann wirst du auch weit kommen. Erst später spielt das Tempo eine größere Rolle. Dann kennst du aber schon oft die Schlüsselstellen und weißt, welche Bärte sauber bis ganz oben durchziehen – bzw. welche nur Bärtchen sind.



13 Tools mit Suchtpotenzial

Es sollen schon Beziehungen in die Brüche gegangen sein, weil einer der Partner »XC Planner-süchtig« war. Bei mir im Club gibt es jedenfalls solche Gerüchte.

Keine Frage, die beiden Planungs-Tools xcplanner.appspot.com/ von Tom Payne und Thermix von Bernd Gassner (berndgassner.de/thermix/) haben für einen Streckenflieger echtes Suchtpotenzial. Einfach Wendepunkte per Maus einzeichnen und schon zeigt das Tool an, wie viele XC-Punkte du dafür bekommst. Hinzu kommen Luftraum-Infos, Skyways, die grafische Darstellung der FAI-Sektoren und vor allem nützliche Thermik-Infos, wie du den erträumte 100/200/300 km-Flug schaffen kannst. Nicht zuletzt kann man die geplanten Routen in diversen Datenformaten (z. B. .gpx) herunterladen und auf das eigene Fluginstrument übertragen.

Der **XC Planner** beschränkt sich auf das Wesentliche und ist daher unkompliziert zu bedienen: Die Skyways zeigen als grafischer Overlay über der wählbaren Karte, wo am meisten geflogen wird. Thermikinfos gibt es als Heatmap auf Basis von KK7-Daten (thermal.kk7.ch/) für Januar, April, Juli und Oktober jeweils zum Sonnenaufgang +4, +7 oder +10 Stunden. Damit lässt sich ganz vorzüglich arbeiten. Was du dir aber vergegenwärtigen solltest: Diese Thermik-Infos beruhen auf Daten aus Vergangenheit, aus Flügen, die schon real gemacht wurden. Es ist also keineswegs so, dass in der direkten Umgebung von Annecy, Andelsbuch oder Kössen die Thermik »am besten« wäre. Dort wird einfach am meisten geflogen.

Thermix bietet alles, was der XC Planner kann – und noch viel mehr. Du kannst die Flugplanung nach Monaten zwischen April und September filtern. Zugelassene Start- und Landeplätze lassen sich einblenden. Die KK7-Daten kannst du ebenfalls filtern und dir die »besten« Bärte als einzelne Thermikpunkte anzeigen lassen. Auch die Thermikpunkte aus dem DHV-XC (Leonardo) zeigt Thermix an – sogar mit Filtermöglichkeiten nach Windrichtung und Thermikgüte.

Toll für Piloten, die neue Wege »beschreiten« möchten, sind die Thermap-Daten: Dies ist ein theoretisches Modell für die Thermikwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit zu Hangneigung sowie Sonneneinstrahlung (d.h. nach gewählter Tages- und Jahreszeit). Da Thermix auch den Import von GPX- oder IGC-Dateien ermöglicht, wird man beim Vergleich von Theorie und Praxis staunen, wie gut die Thermik-Wahrscheinlichkeiten sind. **Eine echte Inspirationsquelle für neue Routen und ein tolles Tool, mit dem man richtig viel anfangen kann!**

Aber bitte nicht den/die PartnerIn vergessen ...

14 Werde dein eigener Wetter-Guru

Es gibt nicht wenige Piloten, die Stefan Hörmanns Bezahl-Vorhersagedienst »Gleitsegelwetter« nachtrauern. Es war die ideale Wettervorhersage für echte Meteorologie-Banausen wie mich, denn man brauchte selbst keinerlei Wissen oder Erfahrung: Grün = gut, gelb = solala und rot = schlecht. Hammetag im Wallis? Nichts wie hin.

Wenn man aber lange genug in der Streckenfliegerszene unterwegs ist, stellt man fest, dass viele XC-Cracks nicht nur brillante Piloten sind, sondern auch richtig Ahnung vom Wetter haben. Deshalb fahren sie am richtigen Tag zum richtigen Startplatz und treffen während des Flugs die richtigen taktischen Entscheidungen.

Wie kommt's? Sie haben Meteorologie-Bücher gelesen. Sie besuchten Wetter-Workshops, wie sie Flugschulen manchmal anbieten. Sie vergleichen seit Jahren »Soll« und »Ist«. Sie speichern nicht nur ihre Tracks ab, sondern ergänzen ihre Aufzeichnungen mit Screenshots der Wetterlage oder der Vorhersagen und analysieren nachträglich Flug und Wetter. Die höchste Stufe erreicht, wer sein eigener Wetter-Guru ist und anhand der Wetterkarten eigene Vorhersagen erstellt.

Erfahrung und theoretisches Wissen über das Wetter sind zwar nicht essenziell, um weit zu fliegen. Man kann auch einfach Glück haben. Aber sie helfen dem Glück mächtig auf die Sprünge. Also: zurück auf die Schulbank mit dir!

15 Die Sonne ist dein bester Freund

»Morgen fliegen wir das Stoderzinken-Dreieck. Am Wochenende gehen wir auf die Grente, da fallen die Zweihundertfünfzig.« Oder: »Wir machen von der Schmittenhöhe den Pinzgauer Spaziergang!« Welcher ambitionierter Streckenflieger hat diese oder ähnliche Aussagen noch nicht gehört?

Allen erfolgversprechenden XC-Dreiecken ist eines gemein: die Exposition zur Sonne. Vormittags nach Osten oder Südosten, um die Mittagszeit nach Süden, am Nachmittag nach Südwesten bzw. Westen. Insbesondere, wenn du nicht nur die bekannten Rennstrecken abreiten willst, sondern bereit für Neues bist, solltest du dies berücksichtigen.

Und unterwegs kann es auch mal schlauer sein zu warten, bis dein Freund, die Sonne, den nächsten Streckenabschnitt wieder bescheint.

16 Setze dir Ziele

Beim Streckenfliegen ist es wie im richtigen Leben: Wer sich keine Ziele setzt, erreicht sie auch nicht. Während es im Leben oftmals nicht um quantifizierbare Ziele geht, sind sie beim Streckenfliegen meist genau definiert. Der erste 100 km-Flug. Das erste 150 km FAI-Dreieck usw. Wann ein Pilot so weit ist, hängt ganz vom individuellen Tempo ab. Wenn es nicht auf Anhieb mit dem 100er-Flug klappt? Dann probierst du es eben nochmal. Und nochmal und nochmal.

Dabei stehen sich natürlich »think big« und ein gesunder Realismus gegenüber. Es gibt manchmal unglaubliche Talente, wie zum Beispiel NOVA Team Pilot Christoph Feichtl (www.xcontest.org/world/de/piloten/detail:Burgschmied). In der Saison 2016/17 reichte er seinen ersten Streckenflug ein, in der aktuellen Saison 2018/19 gehört er zu den besten Streckenfliegern der Welt! Andere brauchen etwas länger, um ihre Ziele zu erreichen: NOVA Pilots Team Captain Till Gottbrath fliegt seit 1986. Er setzte sich 2008 nach einem flachen 162 km-Dreieck die 200 zum Ziel. Es gelang ihm 2019. Fakt ist, dass sich beide mit Recht und trotz der unterschiedlichen Entwicklungs-Tempos über ihre Erfolge freuen..

Kurz gesagt: Egal wie weit weg das Ziel ist, entscheidend ist, überhaupt ein Ziel zu haben. Nur planlos durch die Gegend zu eiern, bringt dich in deiner fliegerischen Entwicklung nur wenig weiter. Mit Geduld und Fleiß klappt es irgendwann. Und hast du ein Ziel erreicht, motiviert dich dies umso mehr zum nächsten!



17 Lerne deinen Schirm kennen

In der thermikstärksten Zeit am frühen Nachmittag gilt es, starke und damit auch oft ruppige Bärte möglichst effektiv zu nutzen. Schneller steigen bringt schließlich oft mehr als schnell zu gleiten. Am späten Nachmittag oder frühen Abend wird die Thermik dagegen großräumiger und schwächer, jetzt zählt es, jeden noch so kleinen Heber mitzunehmen, um die letzten Höhenmeter in der Thermik und damit die letzten XC-Kilometer aus dem Tag herauszukitzeln.

Das heißt: Wenn du das Maximum aus deinem Schirm herausholen willst, solltest du ihn so gut wie möglich kennen. Beschäftige dich mit folgenden Fragen:

- Wie eng dreht er bei wieviel Steuerleinenzug und wie stark ist dabei das Sinken?
- Wie reagiert er auf Gewichtsverlagerung ohne bzw. in Kombination mit wieviel Steuerleinenzug?
- Welchen Effekt hat beim Drehen die Außenbremse (auch im Verhältnis zur Innenbremse)?
- Wie erfliegst du eine Kurve mit minimalem Sinken?
- Hast du schon mal Gewichtsverlagerung zur Kurvenaußenseite versucht?
- Probiere auch mal den Kurvenflug mit asymmetrischem Einsatz des Beschleunigers? (Klappt nicht mit jedem Beschleuniger)
- Wie verhält sich der Schirm auf Steuerbewegungen mit den hinteren Tragegurten (Speed Brake Riser)?
- Wo liegt das beste Gleiten (bei den meisten modernen Schirmen ist das leicht beschleunigt der Fall), wo das geringste Sinken?
- Erfliege mal die Polare im Geradeausflug.

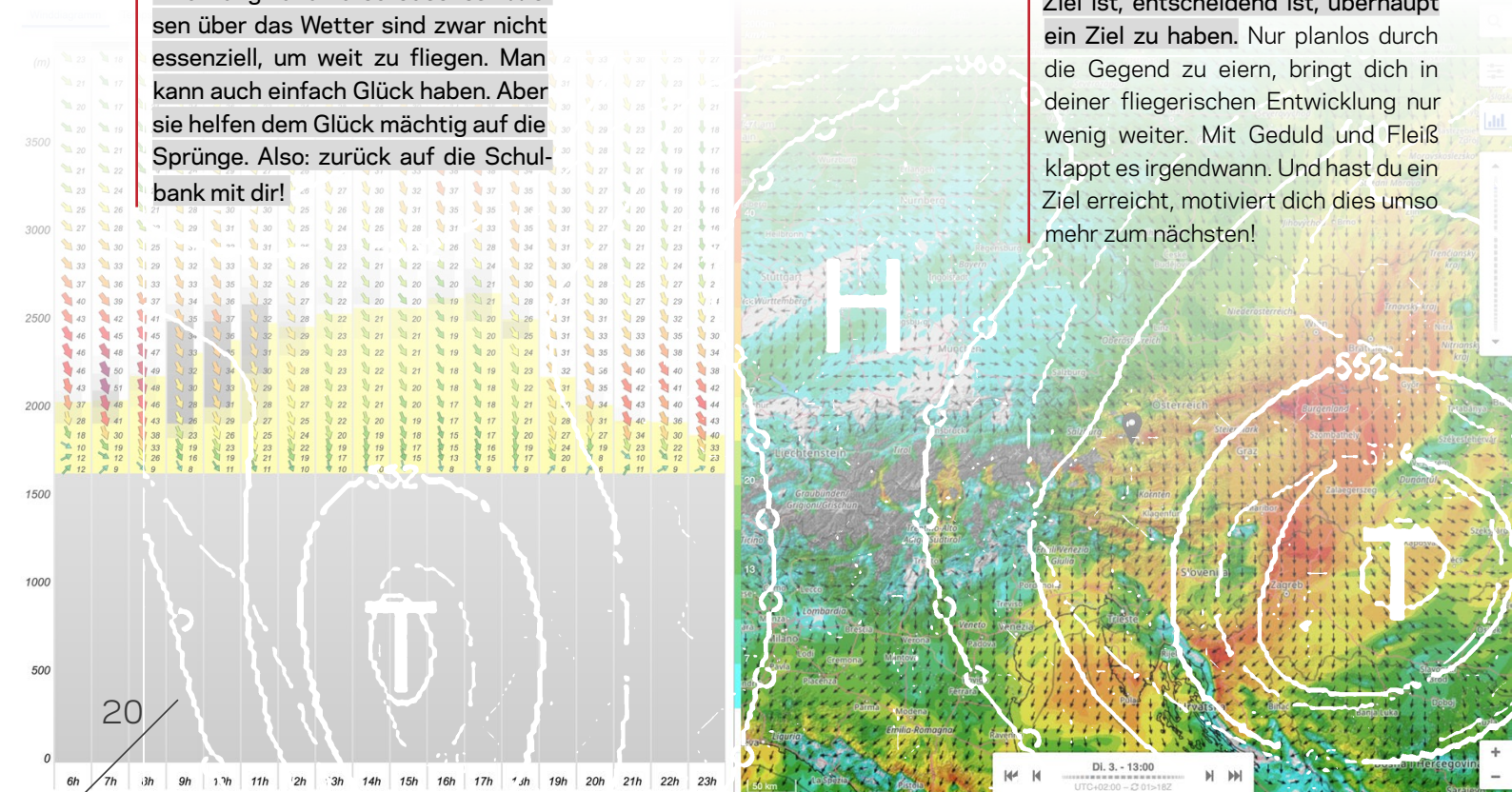
Für das Probieren kannst du ruhige Morgen- oder Abendflüge nutzen oder auch Herbst und Winter. Einfach mal machen.

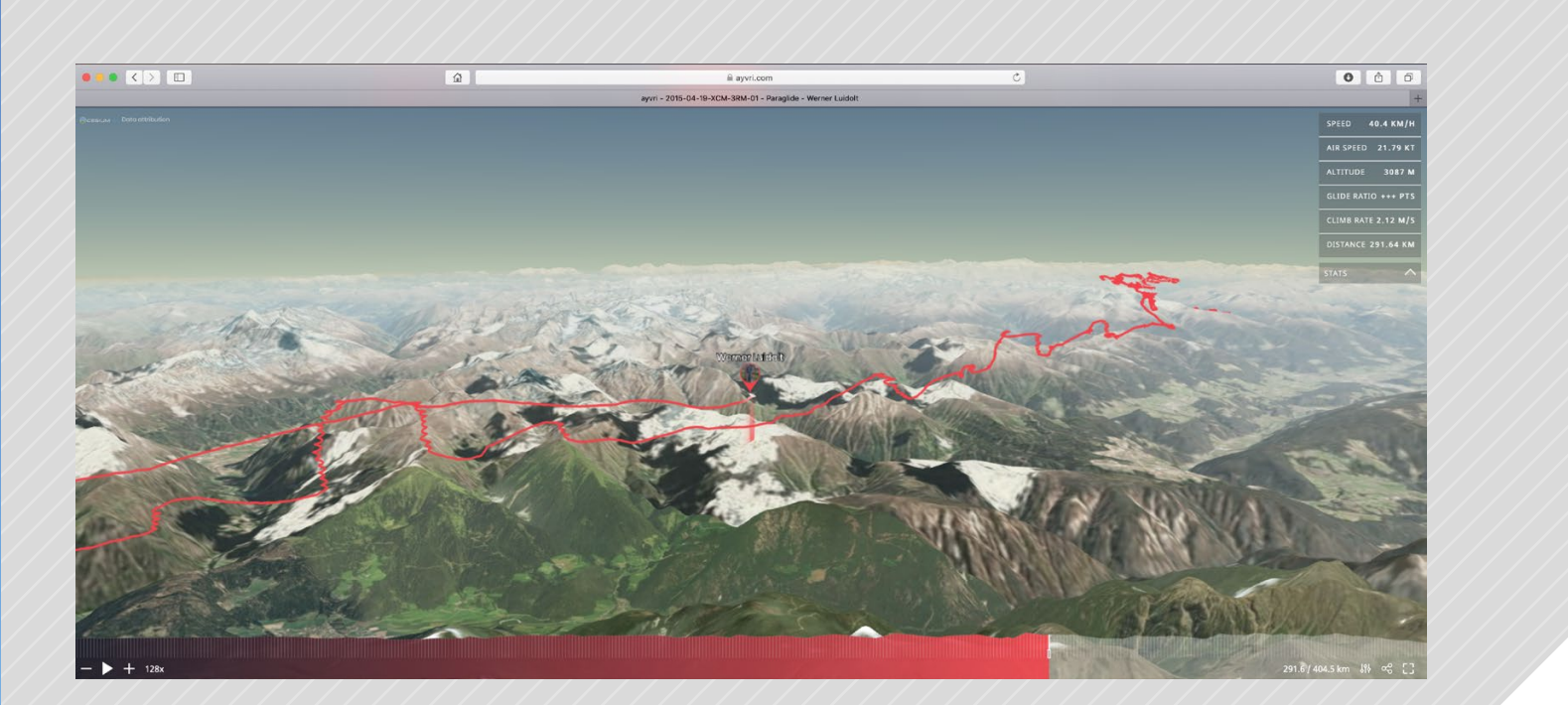
18 Zerlege große Aufgaben in erreichbare Einzelziele

Erfolge motivieren bekanntlich. Aber es muss ja nicht gleich ein Meistertitel sein, aus dem du positive Energie ziehst. Während du dich auf deine »Personal Best-Ziele« vorbereitest, kannst du dir tagesangepasst kleine oder spontanere Ziele setzen: Mal unter die die Top 3 an dem Startplatz kommen, an dem du gestartet bist. Mal rund um den nächstgelegenen See fliegen. Mal das Licht ausschalten (= als Allerletzter landen). Versuchen, zwei Stunden lang immer der Höchste am Hausberg zu sein. Setze dir ein Mini-Hin-Rück-Ziel von z. B. nur fünf Kilometern und versuche es mehrfach möglichst schnell zu fliegen. Auch schön: Nach Hause fliegen und im eigenen Garten landen.

Es kann auch auf dem Weg zu einem langen Dreieck, das Erreichen eines bestimmten Zwischenziels sein: »Erster Wendepunkt erreicht? Jawoll! Sauber geflogen, abgehakt.« Lobe dich selbst auch für kleine Erfolge – das hast du dir verdient!

Wenn du ein großes Endziel, das auf den ersten Blick fast unerreichbar wirkt, auf diese Weise in kleinere Einzelziele zerlegst, so werden diese Unterziele jedes für sich erreichbar. Und am Ende gelingt dir das große Ganze!





19 Fliege einen Schirm mit Wohlfühlfaktor

Einer der ganz großen Erfolgsfaktoren, um erfolgreich Strecke zu fliegen, ist der Wohlfühlfaktor des Schirms. Wer die 100 Kilometer-Marke knacken will, bleibt so um die fünf Stunden in der Luft (vermutlich erzielt er noch keine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit), und wer die 200 Kilometer anvisiert, noch viel länger.

Viele aufstrebende Piloten steigen parallel zu ihrer eigenen Entwicklung als Pilot auf immer höherklassigere Schirme um. Klingt vordergründig erst mal logisch – muss es aber nicht unbedingt sein. **Im NOVA Pilots Team (aber nicht nur dort) gibt es eine Vielzahl von Piloten, die schon viele Jahre sehr erfolgreich unterwegs sind und dennoch »nur« einen EN/LT B-Schirm wie MENTOR oder PHANTOM fliegen.**

Ein Grund ist die höhere passive Sicherheit eines EN B-Schirms. Ein anderer Grund ist die Frage der Konzentrationsfähigkeit: Wer einen wesentlichen Teil seiner Aufmerksamkeit dafür verbraucht, den Schirm sauber über dem Kopf zu halten, wird mit einer höheren Wahrscheinlichkeit irgendwann im Laufe des Fluges den Punkt erreichen, an dem die Aufmerksamkeit nachlässt. Du begehst dann einen taktischen Fehler – und säufst ab. Weit fliegen heißt zunächst erst mal, lange fliegen. Es gilt, das Landen so lange wie möglich hinauszuzögern! Gelingt es dir zehn Stunden in der Luft zu bleiben, wirst du auch ganz schön weit kommen.

Fliegst du also einen Schirm, der einfach nur »da ist«, ohne dass du ihm aktiv Aufmerksamkeit schenken musst, sind die Voraussetzungen für einen weiten Flug gegeben. Welche Kategorie dieser Schirm hat, musst du für dich herausfinden. **Aber es kann durchaus sein, dass weniger (Kategorie) mehr (Strecke) ist.**

20 Keine Angst und keine Termine

Ich weiß aus eigener Erfahrung, dass zwei Dinge ganz massiv gegen weite Streckenflüge sprechen:

1. Die Angst vor dem Absaufen, bzw. wenn ich bereits während des Flugs über das Absaufen nachdenke. Im Englischen gibt es die »self-fulfilling prophecy«, die sich selbst erfüllende Prophezeiung. Wer zu viel übers Absaufen nachdenkt, ist schon halb abgesoffen. Drehe den Spieß lieber um: Kämpfe und denke an gelungene Low Saves aus der Vergangenheit! Erst, wenn beide Füße dauerhaft auf dem Boden stehen, bist du gelandet. Davor hast du eine Chance.
2. **Abendliche Termine sind absolute Kilometervernichter.** Wenn du in der Luft bereits zu überlegen beginnst, wie es wäre, in dem Tal da vorne abzusaufen, wie oft dort wohl ein Bus fährt oder wie viele Tramps du bis zurück zum Auto brauchst, und ob du dann rechtzeitig nach Hause kommst – dann wirst du auch dort landen.

21 Geh' auch mal virtuell fliegen

Hast du schon mal mit Webseiten wie ayvri.com (ex-Doarama.com) oder soaringlab.eu »gespielt«? Hier kannst du eigene oder Flüge von anderen Piloten als IGC oder GPS-Datei hochladen und in 3D abspielen. Wo ist wer entlang geflogen? Wie effektiv war die Route? Wo stehen die besten Bärte? Auch das Gleiten unterschiedlicher Schirmmodelle kannst du hier vergleichen.

Besonders nützlich ist die 3D-Darstellung von Flügen auch bei der Vorbereitung auf ein neues, dir unbekanntes Fluggebiet. Lade dir dazu aus einem der Online Contests am besten mehrere Flüge eines »Local Hero« herunter, jemand der oft in der jeweiligen Gegen fliegt. Denn er weiß einfach, wo die besten Bärte stehen. So bekommst du eine recht gute Ahnung von der Topografie. Und wenn du dann vor Ort startest, sieht es gar nicht mehr sooo unbekannt aus.

Und nach deinen Flügen kannst du sie mit jenen anderer Piloten am gleichen Tag vergleichen. Hier siehst du wunderbar, was die Kollegen besser gemacht haben – oder vielleicht auch du besser gemacht hast.

22 In der Ruhe liegt die Kraft

Dieser Tipp klingt sehr banal, aber die Erfahrung lehrt, dass es ein wichtiger Tipp ist: Nimm dir Zeit, wenn zum Streckenfliegen gehst!

- Reise am Tag zuvor ins Fluggebiet. Morgens um drei aufbrechen, um nach Fiesch zu kurven, ist wenig förderlich...
- Nimm dir Zeit für eine gute Wetter- und Routenplanung.
- Schlafe lang und gehe möglichst ausgeruht an den Start.
- Fahre früh mit der Seilbahn hoch (oder steige früh zu Fuß auf).
- Bereite in aller Ruhe dein Equipment für den Start vor. Dann hast du auch genug Zeit, mit anderen Piloten über deren Pläne zu sprechen und vielleicht noch den einen oder anderen guten Tipp zu bekommen.
- Verziehe dich kurz vor dem Start in eine ruhige Ecke, gehe in Gedanken deinen Flug durch, visualisiere wie du am Abend zufrieden und sicher landen wirst.

Diese Ruhe bringt nicht nur mehr Erfolg, sie verhindert auch Fehler oder im Extremfall sogar Unfälle.

23 Arbeite mit Ausrüstungs-Checklisten

Was für ein Horror-Szenario: Der Wetterbericht verspricht einen Hammetag, du hast frei, du stehst sogar am richtigen Berg, du machst dich fertig zum Start – und du merkst: Handschuhe vergessen! Oder Akkus leer, Fluginstrument nicht dabei, oder, oder, oder.

Packe am Abend VOR dem Flugtag und packe mit Hilfe eine Check-Liste. Du kannst dir eine eigene Liste anlegen oder auch die **NOVA XC-Checkliste hier ??? herunterladen.**

[nova seite laden und link dazu](#)



Till: Linda - habt ihr ein foto für mich?



24

Effektiv zentrieren

Geradeaus fliegen kann jeder (jedenfalls einigermaßen), sauber zu zentrieren ist viel schwieriger und daher extrem wichtig. Denn wie stellte schon Überflieger Chrigel Maurer fest: »Beim Thermikkreisen fliegst du die Hälfte der Zeit in die falsche Richtung!« Also solltest du versuchen, erstens das Thermikkreisen zu minimieren und zweitens möglichst wenig Zeit in der Thermik zu verbringen.

Wie wichtig das effektive Kurbeln ist, verdeutlicht ein Rechenbeispiel. Dein Schirm hat einen angenommenen Gleitwinkel von 1:10. Wir rechnen jetzt mal aus, wieviel Zeit du für eine Gleitstrecke bzw. für das Kurbeln brauchst, um wieder die Ausgangshöhe zu erreichen und wie lange es dauert, 20 km weit zu fliegen.

Na, ist es nicht erstaunlich, wieviel Zeit du gewinnst, wenn du schneller wieder aufdrehen kannst? Wer schneller hochkommt, fliegt einen höheren Schnitt und kommt weiter.

So kannst du das schnelle Aufdrehen trainieren:

- Übe am Hausberg: drehe auf – spirale ab – drehe wieder auf.
- Versuche am Hausberg der Höchste zu bleiben. Das schult die Wahrnehmung dafür, wo es am besten geht.
- Beobachte die Umgebung: Gewinnen die Kollegen im Bart nebenan schneller an Höhe? Fliegen irgendwo Vögel in einem Aufwind? Sie wissen in der Regel am besten, wo es hochgeht. Beobachte beim »Kratzen am Hang« das Laub. Wo bewegen sich die Bäume? Wo zeigen helleren Blattunterseiten von Laubbäume nach oben?
- Analysiere bewusst die Thermik, in der du gerade fliegst: Ist sie eng oder weit? Schwach oder stark? Gleichmäßig oder pulsierend? Gerade aufsteigend oder windversetzt? Und wenn sie windversetzt ist, wie stark und auf welcher Höhe?

GESCHWINDIGKEIT	ZEIT FÜR 20 KM GLEITSTRECKE	DURCHSCHNITTLICHES STEIGEN	ZEIT FÜR THERMIKFLIEGEN	GESAMTZEIT 20 XC-KILOMETER
30 km/h	20 min	1 m/s	16:40 min	1:13.20 h
		2 m/s	8:20 min	56:40 min
		3 m/s	5:33 min	51:06 min
40 km/h	15 min	1 m/s	16:40 min	1:03.20 h
		2 m/s	8:20 min	46:40 min
		3 m/s	5:33 min	41:06 min
50 km/h	12 min	1 m/s	16:40 min	55:20 min
		2 m/s	8:20 min	40:40 min
		3 m/s	5:33 min	35:06 min

25

Mache den (Tal-) Wind zu deinem Freund

Weiter oben hast du gelesen »Fliege hoch, hoch und nochmals hoch.« Stimmt, Höhe bedeutet die geringste Gefahr des Absaufens – aber keineswegs immer die schnellste Geschwindigkeit. Denn mit der Höhe verändert sich auch oft die Windrichtung. Wenn du zum Beispiel am Abend vom Goldeck zurück zur Emberger Alm fliegst, kann in großer Höhe Gegenwind herrschen, während dich unten im Drautal ein herrlicher Talwind heimwärts schiebt.

Moderne Fluginstrumente berechnen beim Thermikkreisen die Richtung und Stärke des Windes. An der Wolkenbasis zeigt es dir z. B. 272° / 12 km/h an. du solltest dir aber auch gemerkt haben, welche Werte 500 oder 1000 Meter tiefer angezeigt wurden. Das hilft dir bei der Wahl der idealen Reiseflughöhe.

Was die Talwindssysteme betrifft kann man die Talwindkarten von www.viento.aero guten Gewissen empfehlen. Sie zeigen mit hoher Zuverlässigkeit die meist herrschenden Talwinde an.

Worüber du dich bei erfahrenen Piloten erkundigen solltest, sind mögliche Prallhänge und Konvergenzen auf deiner Route. Ein wunderbarer Prallhang ist z. B. die berühmte Wand über Kufstein. Hier kannst du mit 50 Metern über dem Talboden ankommen und lässig bis zur Pyramidenspitze auf über 2000 Metern aufsoaren. Konvergenzen entstehen, wo zwei (Tal-) Winde aufeinander prallen. Oft erkennst du sie an durchgehenden Wolken mitten über dem Tal (z. B. Gerlospass). Schwächere Konvergenzen kannst du dagegen oft nicht erkennen, du musst sie einfach kennen.

26

Ordnung ist das halbe (Streckenflieger)Leben

Wir haben oben schon die Streckenflugplanung mit Hilfe von Online-Tools wie dem XCPlanner und Thermix angesprochen. Gewöhne dir von Anfang an, alle Informationen rund um deine Flugplanung systematisch abzulegen. Das betrifft Screenshots von geplanten Strecken, die dazugehörigen Wegpunkt- und möglicherweise auch die Thermikpunkt-Dateien. Gut aufgeräumte Lesezeichen in deinem Web Browser für alle relevanten Wetterseiten, Webcams, Live-Wetterwerten etc. helfen ebenfalls. Warum? Ordnung in der Ablage und bei den Dateinamen macht dich effektiver bei der Planung. du musst weniger suchen. Das ist bei der Streckenflugplanung nicht anders als bei der Steuererklärung.

27

Suche und trainiere die beste Linie

Innerhalb des NOVA Pilots Teams gibt es einige wenige Piloten, die eine ganz besondere Gabe haben: Leute wie Berni Peßl, Hans Tockner oder Ferdi Vogel finden fast immer die beste Linie, um nach einer Querung am höchstmöglichen Punkt anzukommen. Wenn man sie fragt, wie sie das machen, bekommt man die erwarteten Antworten: Sie achten auf die Wolken, überlegen, wo von unten ein wenig aufsteigende Luft das Sinken verringern könnte, und sie wählen die Linie so, dass der Talwind bzw. die überregionalen Winde am wenigsten negativ Einfluss nehmen. Der Haken an der Sache ist: im Prinzip tun das alle anderen Piloten auch. Vielleicht liegt es ja auch am Gefühl – mehr jedoch wohl auch an der Übung.



28 Auslassen oder Mitnehmen? Verwendung von Thermikpunk- ten

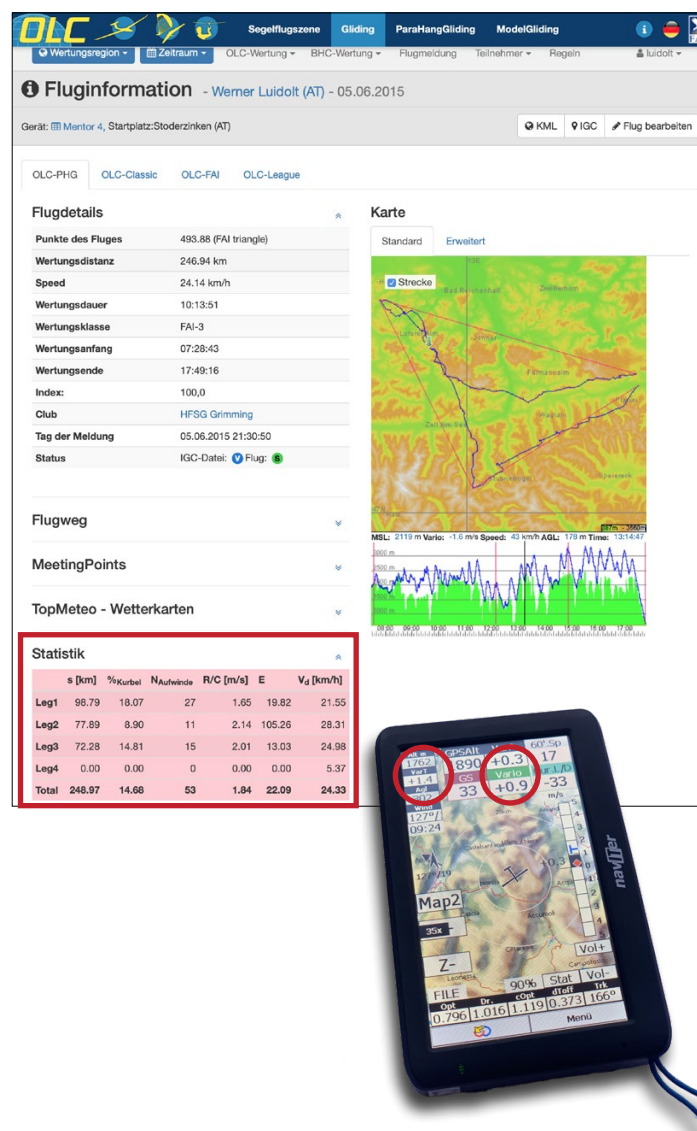
Wenn du weit fliegen willst, musst du auch schnell fliegen. Neben dem Gas geben, dem effektiven Thermikkurbeln und der Linienwahl ist auch das Auslassen schwacher Bärte zugunsten der Nutzung guter Thermikbärte ein wirkungsvolles Mittel einen höheren Schnitt zu erfliegen.

Um dich zu verbessern, solltest du erst mal analysieren: Wieviel Zeit fliegst du überhaupt geradeaus und wieviel kurbelst du? www.onlinecontest.org berechnet diese Prozentsätze bzw. zählt die Aufwinde. Diese Plattform wendet sich vor allem an Segelflieger und nur wenige Gleitschirmflieger nutzen sie. Schade, denn sie bietet Funktionen, die andere nicht bieten. Besonders nützlich ist es, wenn du deinen Flug mit jenem eines Air Buddys vergleichen kannst.

Bei der Planung eines Streckenfluges in einem unbekannten Revier, ist auch die Arbeit mit Thermikpunkten in Thermix (siehe oben) sehr nützlich. Damit weißt du bei langen Querungen auch ohne Mitflieger besser, wo es wieder hochgehen sollte. Und wenn du mal ums »Überleben« kämpfst, ist es sinnvoller, direkt einen Thermikpunkt anzufliegen, als planlos suchend durch die Gegend zu »eiern«.

Und während des Fluges? In deinem Heimatrevier weißt du vermutlich sowieso, wo es bei welchem Wind am besten hochgeht. Aber in einem unbekannten Revier? Moderne Fluginstrumente zeigen mittlerweile das durchschnittliche Steigen des letzten (oder der letzten Bärte) an. Liegen die Steigwerte in deinem aktuellen Bart klar drüber, ist er gut. Liegen sie deutlich darunter, kannst du diesen Aufwind auslassen – natürlich nur bei entsprechender Höhe.

Beachte auch während deines Fluges die unterschiedlichen Steigwerte in den unterschiedlichen Höhen. Geht es unten heraus nur zäh aufwärts, dann versuche unter allen Umständen, niemals tief zu kommen. Lässt der Bart oben heraus nach, bringt es nichts, wertvolle Minuten für die letzten 100 Höhenmeter zu verschwenden.



28 Survival-Modus und Kilometer- fresser-Modus

Die Tageszeit und die Flughöhe bestimmen den Flugstil wesentlich. Wenn am Vormittag oder gegen Abend die Thermik schwächelt, fliegst du lieber defensiv: jeden Heber mitnehmen und maximale Höhe machen. Dasselbe gilt grundsätzlich, wenn du tief kommst. In dieser Situation ist es auch wichtiger, überhaupt in der Luft zu bleiben als schnell zu fliegen.

Schießen dich dagegen die Aufwinde kräftig und regelmäßig in die Höhe und bist du hoch genug, darfst du in den Kilometerfresser-Modus schalten. Rein in den Beschleuniger und Gas gegeben! Die schwachen Bärte lässt du aus, nur die guten nimmst du mit.

Wenn du hoch fliegst, wählst du deine weitere Route eher nach dem Wolkenbild. Die Orientierung geht nach oben: Welche ist die Linie, auf der du am wenigsten Höhe verlierst? Welche Wolke trägt, welche zerfällt?

Im Survival-Modus in niedriger Höhe geht die Orientierung eher nach unten. Wo könnte eine Blase abreißen, wo ein Bart stehen? Und wo kann dich ein Prallhang erst mal vor dem Absaufen retten?



FOTO SPEEDBRAKE RISER =
ALT - BESPRECHEN

30 Effektiv aktiv fliegen

Die beste Leistung hat ein Gleitschirm, wenn er ungestört geradeaus fliegt. Roll-, Nick- oder Gierbewegungen sind hingegen echte Leistungsvernichter. Hinzu kommt, dass die Schirmposition direkt über dem Piloten die sicherste ist. Da die Luft sich aber in drei Dimensionen bewegt und die Strömungsgeschwindigkeit permanent variiert, muss der Pilot aktiv fliegen. Das heißt: er greift mit den Steuerleinen, dem Beschleuniger, hinteren Tragegurten bzw. Systemen wie den Speed Brake Riser so ein, dass der Schirm ohne großes Herumgewackel über dem Piloten steht.

Mit den Steuerleinen ist jeder Pilot seit den ersten Schritten am Übungshang vertraut. Sie sind die wichtigste und bei weite wirkungsstärkste Art des Piloteneingriffs. Aber nicht immer die günstigste: Beim Ziehen an den Steuerleinen verändert sich nur die Hinterkante und im Profil entsteht ein Knick. Der Widerstand des Schirms steigt – kein Wunder, man nennt sie ja auch Bremsleinen.

Ähnlich verhält es sich bei Drei- und erst recht Vierleinern bei Korrekturen mit Hilfe hinteren Tragegurte. Auch hier entsteht ein leistungsvernichtender Knick im Profil. Daran ändern auch die bei einigen Dreileinern extra angenähten C-Handles nichts.

Aerodynamisch sinnvoller sind daher Systeme wie der NOVA Speed Brake Riser (SBR). Er ist dafür konstruiert, im beschleunigten Flug Nick- oder Rollbewegungen auszugleichen, in dem er nicht nur die C-Ebene verkürzt, sondern über eine Umlenkung auch die B-Ebene. Es erfolgt eine Anstellwinkelveränderung über das gesamte Profil.

Fast noch sinnvoller sind Anstellwinkelkorrekturen über den Beschleuniger. Ein sehr elegantes und höchst effektives Mittel, um Pitch-Bewegungen zu reduzieren. Diese Art des aktiv Fliegens funktioniert jedoch nicht bei allen Schirmen gleich gut. Es gibt Schirme, die beim schnellen Treten des Beschleunigers erst mal markant »tauchen«, bevor sie Fahrt aufnehmen. Die aktuellen Versionen von ION, PHANTOM, MENTOR und SECTOR eignen sich jedoch wirklich gut.

Sicher ist, dass SBR oder Beschleuniger aerodynamisch günstiger sind als Eingriffe über die Steuerleinen. Man muss die Techniken aber erlernen, üben – und auch mögen. Innerhalb des NOVA Pilots Teams gibt es große Freunde des Speed Brake Risers, aber auch begeisterte Beschleuniger-Nutzer. Mein Tipp: Finde heraus, welche Technik für dich die angenehmste ist.

FAZIT

Das Tolle am Streckenfliegen ist, dass man niemals auslernt. Auch die erfahrensten Kilometerfresser bestätigen, dass sie mit jedem Flug dazulernen. Vor diesem Hintergrund sind diese 30 »besten« Tipps eine Anregung, weiter Freude am Lernen und generell am Gleitschirmfliegen zu haben. Wir wünschen dir viel Erfolg und Spaß dabei – happy landings!

BESTENLISTE:

30 things

a Paraglider Pilot »must« do!

1. Küsten-Soaring in Dänemark
2. In Shorts und T-Shirt an der Küste von Südafrika fliegen
3. Landen, gleich nackig machen und schwimmen gehen
4. An einem Gleitschirm-Wettbewerb teilnehmen
5. Bei Sonnenaufgang starten
6. Von einem 4000 Meter hohen Berg fliegen
7. Popcorn mitbringen und Leuten an einem Gleitschirm-Hot Spot beim starten/landen zusehen
8. Ein 200 km-Dreieck zumachen
9. Ein Treffen des NOVA Pilots Team mit den Party Animals in Bestform überleben
10. In »Magic Air« fliegen (Umkehrthermik)
11. Ohne Vario streckenfliegen
12. Einen staunenden Wanderer im Vorbeifliegen grüßen
13. Den niedrigsten Low Safe deines Lebens schaffen
14. In der Luft pinkeln
15. Sich wahnsinnig über einen alten, mehrfach geschmolzenen Schokoriegel im Gurtzeug freuen, wenn einen der Hunger packt
16. Einen riesigen Penis per GPS zeichnen und den Track hochladen
17. Einen eigenen Garten haben, der groß genug ist, um darin zu landen
18. Im Sicherheitstraining die Rettung werfen
19. Einmal NICHT die Sonnencreme an den Ohren vergessen
20. Landen, wo keiner deine Sprache spricht
21. Auf dem Berg übernachten und zum Frühstück ins Tal fliegen
22. Herausfinden, wie viele Piloten + Gleitschirme sich in dein Auto quetschen lassen
23. Einem Unbekannten am Landeplatz ein Bier ausgeben
24. Nach zehn Jahren Flugerfahrung mal wieder einen A-Schirm ausprobieren
25. An der Küste fliegen und Ausschau nach Walen halten
26. Mit Freunden eine Hütte mieten und gemeinsam (Flieger-)Urlaub machen.
27. Selbst nach stundenlangem »Parawaiting« nicht aufgeben
28. Barfuß an einem Sandstrand groundhandlen
29. Jemandem einen Tandemflug schenken
30. Das Shuttle-Bunny (m/w) zum Essen einladen



Till: Linda - habt ihr ein foto für mich?



Till: Linda - habt ihr ein foto für mich?

BANTAM UND DOUBLESKIN
BZW. JOKERSEITE





Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



GLEITSCHIRME, POLITIK UND EIN GEMEINSAMES ZIEL

Ungarn und Vietnam – wo und wie produziert NOVA?

Ende der 80er Jahre erlebte das Gleitschirmfliegen seine Boom-Zeit. Die Windsurf-Welle flaute ab, Fliegen war jetzt mega angesagt. Wie die Pilze schossen die Gleitschirmmarken aus dem Boden. Fast für alle galt zu Anfang, dass sie wenig Ahnung vom Geschäft und ebenso wenig Ahnung von der Konstruktion von Gleitschirmen hatten. Einer der Pilze hieß NOVA ...

Die Firma war gegründet, der erste Schirm im heimischen Keller genäht – jetzt musste »nur noch« eine Produktionsstätte gefunden werden. Zuverlässig, qualitätsbewusst, schnell, flexibel, erschwinglich und unkompliziert in der Zusammenarbeit sollte die Näherei na-

türlich auch sein. Nachvollziehbare Kriterien, an denen sich bis heute nichts geändert hat. Einfach zu finden, war eine solche Produktionsstätte jedoch nicht.

So bunt und zukunftssträngig die Gleitschirmszene damals erschien, sie war noch immer klein und übersichtlich. Jeder kannte so gut wie jeden. Wolfi Lechner, einer der NOVA-Gründer, erinnert sich: »Wir haben dann den Olesko kennengelernt – ich kann mich an seinen Vornamen nicht mehr erinnern – ein Oberöster-

reicher, der auch Schirme nähen lassen wollte. Olesko kannte einen ungarische Adligen, Thomas Güttler, und der wiederum wusste, dass es in Pécs in Ungarn eine Fabrik geben sollte, die Gleitschirme nähen könnte.« Diese Firma gab es tatsächlich: es war ein Staatsunternehmen namens Mecsek Ballon KFT und sie nähte zwei sehr unterschiedliche Produkte: Extrem derbe und robuste Bekleidung für Bergarbeiter sowie Heißluftballone – leicht und fragil.

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Olesko und Lechner riefen also bei Mecsek Ballon an und fuhren nach Pécs. Es war damals eine Reise in andere Welt. Der Eiserne Vorhang bekam zwar erste Löcher, aber er stand noch. An der Grenze musste man im Slalom um Betonpoller kurven und auf den schlechten Straßen gab es fast keine Autos, aber jede Menge Pferdefuhrwerke.

ABENTEUER JENSEITS DES EISERNEN VORHANGS

Doch der Weg lohnte sich, denn tatsächlich hatte man bei Mecsek Ballon schon Erfahrung mit Gleitschirmen. Genauer gesagt mit EINEM Gleitschirm. Den hatten das Unternehmen für eine italienische Marke genäht, aber nie Geld dafür gesehen...

Wenig überraschend war also, dass die potenziellen Neukunden aus Österreich mit Skepsis empfangen wurden. »Ich weiß nicht wirklich warum«, sagt Lechner heute, »aber sie haben trotzdem ja gesagt.« Hannes Papesh schnitt also daheim die Schablonen des neu entwickelten CXC aus und fuhr zusammen mit Reinhard Federer nach Pécs, um – der eigenen Ahnungslosigkeit zum Trotz – den Ungarn zu zeigen, wie das mit dem

Nähen so geht. Obwohl der CXC komplizierter konstruiert und zu produzieren war als der italienische Schirm zuvor, funktionierte es dank der großen Erfahrung mit den Heißluftballons und des einen Gleitschirms sofort recht gut. Derweil vollzogen sich einige der schwerwiegendsten politischen Entwicklungen des 20. Jahrhunderts. Der zunächst nur löchrige Eiserne Vorhang fiel gänzlich, der real existierende Sozialismus des Ostblocks war gescheitert. Perestroika und Glasnost hielten Einzug. Der Osten öffnete sich. Was sich vordergründig nach »Befreiung der Menschen« anhören möchte, brachte aber auch Unsicherheit darüber mit sich, wie es überhaupt weitergehen sollte. Vielen Staatsunternehmen drohte die Schließung – auch Mecsek Ballon. Es war das Jahr 1991, das vielleicht letzte der Näherei. Doch Nadel und Faden weglegen, wollte man dort nicht. Zur Überraschung von NOVA meldete sich das Management von Mecsek Ballon und fragte, ob man mit ihnen zusammen die Firma neu gründen wollte. Eine Entscheidung, die bis heute den Grundstein des Vertrauensverhältnisses zwischen beiden Partnern bildet.

Sollte man das wirklich tun? Ganz ohne Zweifel lief die gemeinsame Neugrün-

dung der Näherei nicht ab, denn trotz der Anfangserfolge war NOVA noch immer ein zartes Pflänzchen und der Break-Even lag noch in so weiter Ferne, dass heute keine Bank auch nur einen Euro verleihen würde.

GEMEINSAM INS KALTE WASSER GESPRUNGEN

»Natürlich war das ein nicht unbeträchtliches Risiko, aber wir hatten eigentlich keine echte Alternative«, blickt Wolfi Lechner zurück. Vor allem sprachen zwei Faktoren dafür. Lechner: »Einerseits war das Verhältnis zu den Leuten in Pécs von Anfang an sehr gut. Andererseits hatten wir einfach auch ein gutes Bauchgefühl«. Zusammen mit Antal Notheisz, dem damaligen Direktor der Firma, sowie Valentin Leib, dem Leiter der Schneiderei, gründete NOVA also Mecsek Ballon neu. Man kaufte das ehemalige Verwaltungsgebäude des geschlossenen Bergbauunternehmens, welches als Firmensitz diente, und renovierte. Man baute um. Und man nähte, bis die Nadeln glühten, denn NOVA fuhr zunehmend auf der Erfolgsspur.

Was als Abenteuer begann, entwickelte sich langsam zu mehr als nur wirtschaftlichem Erfolg. Bis heute ist Mecsek Ballon in dem mittlerweile denkmalgeschützten Gebäude beheimatet, und bis heute ist die Familie Leib Teilhaber. Peter Leib, der Enkel von Valentin, arbeitet im operativen Geschäft und leitet den Zuschnitt mit dem Laser Cutter. Es gibt Näherinnen, die seit Beginn an Bord sind und sogar einige Familien, die in der zweiten Generation bei Mecsek Ballon arbeiten. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung Osteuropas stiegen natürlich auch die Lohnkosten. Sollte NOVA weiter in Ungarn investieren? Und ganz grundsätzlich stellt sich in einer eigenen Fertigung immer die Frage nach der Auslastung, nach den Kapazitätsgrenzen, der Flexibilität, dem Risiko und vor allem: nach der Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern.

HERZ ODER VERSTAND?

Mecsek Ballon ist für NOVA nicht einfach nur irgendeine anonyme Produktionsstätte – es sind Menschen und Partner, denen NOVA extrem viel zu verdanken hat. Wolfi Lechner: »Unsere Kollegen in Ungarn haben mit viel Mut, Tatkraft und Hingabe ganz wesentlich zum Erfolg von NOVA beigetragen. Ohne sie gäbe es uns nicht. Das dürfen und werden wir nicht vergessen.« Um diesem selbst gestellten Anspruch zu genügen, beschloss NOVA, die Fertigung in Ungarn immer komplett auszulasten und nur, was über die dortigen Kapazitäten hinausging, bei anderen Produzenten herstellen zu lassen: Aeroman in China, Skysports in Sri Lanka oder Advance in Vietnam. Doch die Flexibilität in Sachen Produktionsstätten hatte ihren Preis. Immer wieder gab es kleinere und manchmal auch größere Probleme unterschiedlichster Art: Es wurden andere Materialien verwendet als es hätten sein müssen, manchmal haperte es an der Verarbeitungsqualität, oder die Liefertreue ließ zu wünschen übrig. Die Lösung des Problems ergab sich aus einer anderen Partnerschaft. Sadao Hangai ist seit 1990 Importeur von NOVA in Japan. Wie zu Mecsek Ballon besteht auch zu ihm ein Vertrauensver-



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

hältnis, das weit über das reine Business hinausgeht. Auch er ist Partner und Freund. Hangai-San (»San« ist im Japanischen eine höfliche Anrede und wird Vor- oder Nachnamen angehängt) hatte, neben seiner Tätigkeit als Importeur und Flugschulbetreiber, irgendwann angefangen zu nähen: Taschen, Rucksäcke, Bergsport- und Outdoor-Produkte sowie später auch Gurtzeuge. Seine Firma Mt. Dax bzw. später Aerotact produzierte zunächst in China und wechselte später nach Vietnam. Heute ist Aerotact eine sehr große Näherei, die als so genannter ODM-Produzent (original design manufacturer – der tatsächliche Hersteller der Produkte einer anderen Marke) für eine Reihe großer Unternehmen aus der Sport- und Outdoor-Branche arbeitet. Seit 2015 näht Aerotact ebenfalls NOVA-Schirme. Wolfi Lechner erzählt: »Das war wieder mal ein Schritt mit einem gewissen Risiko. Dass wir uns auf Hangai verlassen konnten, stand außer Frage. Aber Aerotact hatte keinerlei Erfahrung mit Gleitschirmen. Wir waren schon skeptisch, ob und wie, bzw. wie schnell das funktionieren würde.«

WILLKOMMENE UNTERSTÜTZUNG AUS FERNOST

Wie so oft gaben die Menschen den Ausschlag für den Erfolg: Hangai-San und Miyuki Tanaka, eine ehemalige Weltklasse-Pilotin und so etwas wie die rechte Hand von Hangai, erwiesen sich erneut als jene verlässlichen Partner, die sie schon immer waren. Niki Kurcz, der Aeronautical Engineering studiert hat und seit 2014 bei NOVA verantwortlich für die Produktion ist, trug ebenfalls mit un-

glaublichem Einsatz dazu bei, dass die Produktion in Vietnam in sehr kurzer Zeit anlief. Einen sehr großen Einsatz leistete auch Bea Bognar. Die aktive Gleitschirmfliegerin leitet die Näherei in Ungarn und verbrachte mehrere Wochen zum Training in Vietnam. Niki Kurcz sagt: »Ich glaube nicht, dass es jemanden gibt, der die Unterschiede von Schirmen aus Vietnam zu jenen aus Ungarn erkennen kann, wenn er deren Herkunft nicht schon vorher weiß. Ich kann es: in Vietnam sind die Siebdrucke der Namen etwas glänzender und in Ungarn die Filzstifte zur Markierung der Leinenlängen etwas dünner. Aber bei den Nähten sieht man nichts.« Niki hat mit großem Organisationstalent und Unterstützung durch sein Team vor Ort alle Prozesse standardisiert. Auch die Mechanismen bei der Qualitätskontrolle unterscheiden sich nicht. Dennoch gehen alle Schirme aus Fernost zunächst nach Ungarn und werden erneut sorgfältigst gecheckt, denn es darf unter keinen Umständen Abweichungen geben – schon gar nicht bei sicherheitsrelevanten Kriterien. Dies ist eine vorsorgliche Sicherheitsmaßnahme, die während des Trainings der Kollegen in der neuen Produktionsstätte stattfindet. Wolfi Lechner sieht das auch so: »Für Ungarn stellt Vietnam natürlich Konkurrenz dar. Die wollen zeigen, dass sie besser sind. Aber auch bei Aerotact sitzen in der Gleitschirmnäherei deren Top-Leute. An Gleitschirme darf nicht jeder ran, und diese Näher und Näherinnen werden auch besser bezahlt. Ergo sind auch sie mit großer Motivation dabei.«

GESUNDER EHRGEIZ IN SACHEN QUALITÄT

Mittlerweile arbeiten beide Standorte sensationell gut. Niki und Bea stellen an sich und ihre Arbeit sehr hohe Ansprüche, somit haben wir zwei Führungspersönlichkeiten gefunden, die großartige Arbeit leisten. Ohne rot zu werden, wage ich zu behaupten, dass die Qualität von NOVA zu den besten der Welt gehört.« Bleibt das Problem der steigenden Lohnkosten in Ungarn. Vermutlich würde jeder Unternehmensberater NOVA empfehlen, die Produktion in Ungarn zu schließen. Für Wolfi Lechner, Christian Wehrfritz, Philipp Medicus, Niki Kurcz sowie Kerim Jaspersen als Anteilseigner von NOVA kommt dies jedoch nicht in Frage. Lechner: »Wir haben eine große soziale Verantwortung. Die Leute in Ungarn sind Freunde und Partner. Solange es irgendwie vertretbar ist, werden wir Ungarn weiterführen.«

Nicht zuletzt bietet die geografische Nähe zu den Alpen, als dem mit weitem Abstand wichtigsten Fluggebiet der Welt, auch eine Reihe von Vorteilen:

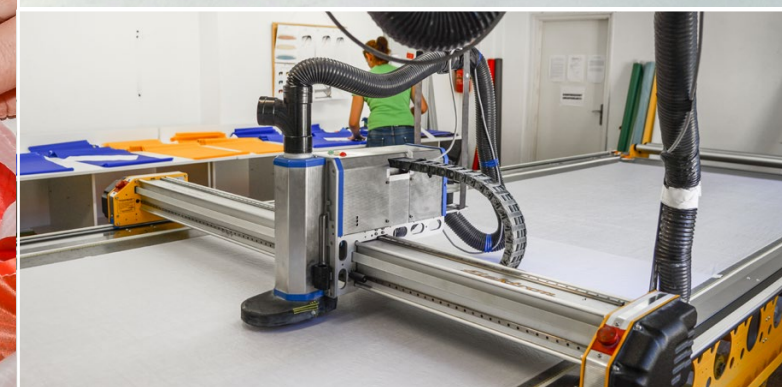
- Der Prototypenbau und deren Test läuft schneller und reibungsloser.
- Die Mitarbeiter sind extrem hoch qualifiziert.
- Das tägliche operative Geschäft ist mit einem Land, das EU-Mitglied ist, wesentlich unkomplizierter.
- Auch komplizierteste Reparaturen werden so professionell ausgeführt, dass man in der Regel nicht erkennen kann, was wo repariert wurde.
- Kürzere Transportwege bieten ökologische Vorteile.

NOVA sieht sich mit diesem Set-Up bestens für die Zukunft gerüstet. An Motivation hat das Team seit der Gründung definitiv nichts eingebüßt. Im Gegenteil: Inzwischen kann das ehemals kleine Unternehmen aus Tirol zusätzlich einiges an Erfahrung vorweisen. ○



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque





Porträt Toni Bender: 30 Jahre bei NOVA

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

DIE LEBENDE LEGENDE

Aufgewachsen am Starnberger See, begann Toni Bender schon in der Schulzeit mit dem Windsurfen. Als 1973 Mike Harker seinen berühmten Drachenflug von der Zugspitze machte, war der damals 15-jährige Toni zufälligerweise in Garmisch-Partenkirchen und absolut fasziniert.

Fliegen – das war noch viel besser als Windsurfen. Toni sprach Harker einfach an und konnte ihn in der Folge dazu bewegen, dass ein Freund einen Drachen aus den USA mitbrachte. Offiziell gab es diese Sportart in Deutschland noch nicht, und nur eine Handvoll voll »Verrückter« flog mit meist selbst gebauten, abenteuerlichen Konstruktionen, die den Namen »Drachen« kaum verdienten. »Mike Harker hat mir dann in 20 Minuten erklärt wie das Drachenfliegen funktioniert«, erinnert sich Toni, »und mit die-

sem Wissen und meinem Drachen bin ich dann so lange alleine an den Hügeln um Ammerland herum gehüpft bis ich meinte, ich könne fliegen. 1974 machte ich dann in Kössen meinen ersten Höhenflug.«

SCHÖN FRÜH BEGANN TONI MIT DER WETTKAMPFFLIEGEREI.

»Das hatte einen banalen Grund: es gab damals kein Internet oder sonstige Informationsquellen. Wettbewerbe stellten die einzige Möglichkeit dar, Neues zu sehen, andere Piloten kennenzulernen und sich weiter zu entwickeln.« Letzteres gelang ihm sehr gut: »Damals ging es nur um Airtime und Ziellandung. Und da es nur eine Drachengröße gab, war ich als Leichtgewicht von Anfang an sehr gut dabei.« Derweil machte Toni sein Abitur und begann mit dem VWL-Studium. Aber der Flugvirus beendet die akademische Karriere bevor sie begann: Toni wurde Fluglehrer und eröffnete bald seine eige-

ne Flugschule. Als 1986/87 das Gleitschirmfliegen aufkam, faszinierte ihn die Einfachheit des Fluggeräts. Er besorgte sich sofort einen Schirm und machte in der Schweiz einen Fluglehrerkurs. Deutschland war noch nicht so weit: Hier stritten der DAeC und der DHV darum, wem das Gleitschirmfliegen »gehört«. Aus diesem Grund gab es 1987 auch zwei deutsche Meisterschaften im Gleitschirmfliegen. Egal: Bender gewann beide und die im Drachenfliegen noch dazu. Die Nase im Wind, eröffnete Toni eine Gleitschirmschule, denn »das war ein Wahnsinns-Boom!

TEILS HATTE ICH 60 LEUTE AN EINEM SCHNUPPERTAG - ES WAR VÖLLIG VERRÜCKT!«

Daneben war Toni damals Teampilot bei Ailes de K und zugleich Testpilot beim DHV. Das führte irgendwann zu einer unglücklichen Situation: Als DHV-Testpilot sorgte er dafür, dass dem Ailes de K Genair das Gütesiegel entzogen wurde.

»Das war echt saudoof, schließlich bezahlte mich Ailes de K sehr, sehr gut. Aber der Schirm hatte geschlossene Außenzellen und war objektiv gefährlich. Da entschied mein Gewissen, dass das Wohl aller Piloten einfach wichtiger ist als mein Geldbeutel.« Die Zusammenarbeit ging also in die Brüche, Ailes de K brachte bald darauf einen Genair mit Schlitzten im Außenflügel – und Toni fand seinen Weg zu NOVA.

Er und Wolfi Lechner kannten sich schon eine Weile. »Irgendwann hat er mich nach Innsbruck eingeladen, damit ich mal einen neuen Schirm ausprobiere, der saugut gehen sollte. Das Ding war elliptisch und hatte nur eine geringe Streckung, aber es flog tatsächlich sensationell gut.« Es war ein Proto des CXC, NOVAs erster Schirm. So kam es, dass Toni Bender bereits 1989, im Gründungsjahr von NOVA, mit an Bord kam. In diesen goldenen Jahren wurde den Top-Piloten gutes Geld bezahlt, um eine bestimmte Schirmmarke zu fliegen. Denn jene Modelle, die im Wettbewerb gewannen, wurden auch gut verkauft. Schließlich gab es keine speziellen Anfängerschirme oder Intermediates. »Anders als heute, waren Siege bares Geld

wert! Ich konnte vom Wettkampffliegen richtig gut leben. Bei den Verbier Open gab es 10.000 Schweizer Franken Preisgeld und eine Uhr oben drauf, die auch so viel kostet. Heute zahlt man als Wettkampfpilot drauf!«

WELTWEITE BEKANNTHEIT ERLANGTE TONI BENDER DURCH DEN TV-BEITRAG »DER GLÜCKLICHE IKARUS«.

Dieser Film vom Bayrischen Rundfunk dokumentiert einen Flug vom Brauneck nach Bassano del Grappa und erklärt dabei wie das Thermik- und Streckenfliegen funktioniert. »Der glückliche Ikarus« ist die erfolgreichste Doku, die der BR je produzierte. Erst 2019 wurde der Film ins Japanische übersetzt. Toni Benders Karriere war, allen Erfolgen zum Trotz, aber nicht nur von Höhenflügen begleitet. Insgesamt brach er sich bei diversen Unfällen mit diversen Spielzeugen »so um die 100 Knochen«. Der schwerste Crash hätte ihn fast das Leben gekostet: »Das geschah in Monaco nach dem Testen. Ich habe mit einer Kamera herumgespielt, war übermütig und

unkonzentriert – und bin dann mit viel Schwung in die Felsen gekracht.« Toni brach sich u. a. fünf Mal die Wirbelsäule. Vier Jahre dauerte es, bis wieder laufen konnte.

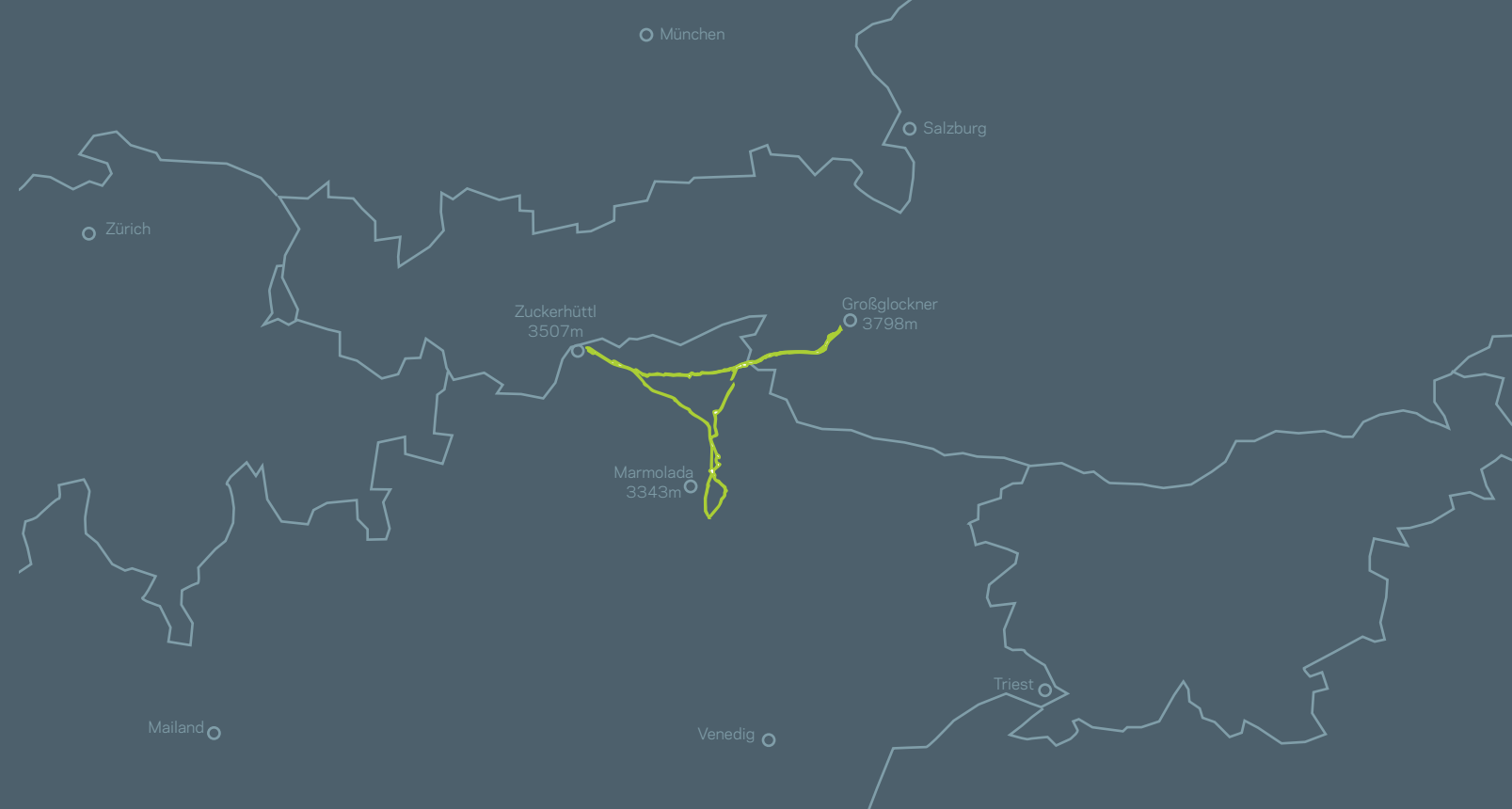
Die große Konstante im Leben des Toni Bender ist NOVA. »Das lag und liegt vor allem an den hohen moralischen Werten und der Ethik des Unternehmens. Es gab ja auch bei NOVA ab und zu mal einen Schirm, der sich im Nachhinein als kritisch herausstellte. Aber Wolfi hat immer reagiert und zuvorderst das Wohl der Piloten gesehen. NOVA spielt bis heute mit offenen Karten. Da kann ich einfach dahinter stehen.«

Daher freut sich Toni Bender über die Entwicklungen der letzten Jahre: »Die Schirme sind mittlerweile extrem sicher und fliegen dennoch echt gut.« Und er selbst ist noch immer so vom Flugvirus infiziert, wie damals als er Mike Harker traf: »Ich freue mich als Nächstes auf die Elektrofliegerei. Mein Atos, ein Starrflügler, fliegt jetzt schon ohne Thermik nur mit dem Elektromotor 400 Kilometer weit. Es ist nur mehr eine Frage der Zeit, wann die Gleitschirmfliegerei mit dem E-Antrieb breientauglich wird.« ○

300KM

BERNI PESSL KNACKT DIE 300.

Das erste 300 Kilometer FAI-Dreieck mit einem EN/LTF B-Schirm.



Viele Jahre redeten die besten Streckenflieger der Welt vom ersten 300 Kilometer FAI-Dreieck. Am 7. Juni 2014 gelang Thomas Walder aus dem Zillertal der erste Dreihunderter – mit einem Wettkampfschirm. Aber bereits tags darauf wiederholte Berni Peßl dieses Meisterstück – mit einem EN B-Schirm. Von der Grenteam im Antholzer Tal flog der NOVA Team-Pilot mit einem MENTOR 3 unglaubliche 300,6 Kilometer. Bis heute ist dieser Flug unübertroffen.

[Hier ein rückblickendes Interview mit Berni.](#)

Berni, wie entstand damals der Plan zum Dreihunderter?

Na ja, die ganze Szene hatte schon eine Weile darüber gemunkelt und diskutiert. Es gab eine Reihe von Piloten, die bereits diverse Dreiecke geplant hatten... Einige meinten, es gehe gar nicht, andere, dass es nur mit einem Wettkampfschirm klappen könnte. Und dann war noch die Frage nach der idealen Route. So oder so sind 300 Kilometer eine Wahnsinnsstrecke. Da muss alles passen: Wenig Wind, hohe Basis, das passende Fluggebiet, lange Tage – und nicht zuletzt darf der Pilot einfach keinen Fehler machen. Zeit für Bastelstunden, um sich irgendwo wieder auszugraben, gibt es einfach keine.

Wie lief es dann an jenem 8. Juni 2014?

Der Flug war nicht mein erster Versuch eines Dreihunderters. Bei meinem vorherigen Ausflug zur Grente probierte ich es zum ersten Mal. Dabei verließ ich die Standardroute, flog über die Plose – und scheiterte kläglich. Das habe ich für das

nächste Mal sorgfältig überdacht und die Strategie der Wettervorhersage angepasst.

Die ersten beiden Schenkel versuchte ich, sehr schnell zu fliegen, um genügend Zeit für den letzten Wendepunkt zu haben. Das klappte auch sehr gut. Und dank der sehr trockenen Luftmassen an diesem Tag war es möglich, das Dreieck weit in den Süden zu auszuweiten.

Du warst mehr als zwölf Stunden in der Luft. Die letzten dreieinhalb Stunden bist du in niedriger Höhe durch die Täler gekrebst. Warst du dir sicher, dass du es schaffen würdest?

Keineswegs, das war ein echter Krimi! Es gab Momente, da ging es hoch und ich war optimistisch, weil ich noch gut in der Zeit lag. Aber es gab auch Augenblicke, in denen ich schon froh war, überhaupt eine Landwiese in Reichweite zu erspähen. Bis ganz zum Schluss blieb es unglaublich spannend. Ich flog ja nur 300,6 km. Über der 300-Kilometer-Marke hatte ich

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus
sinis veles. Epudam seque

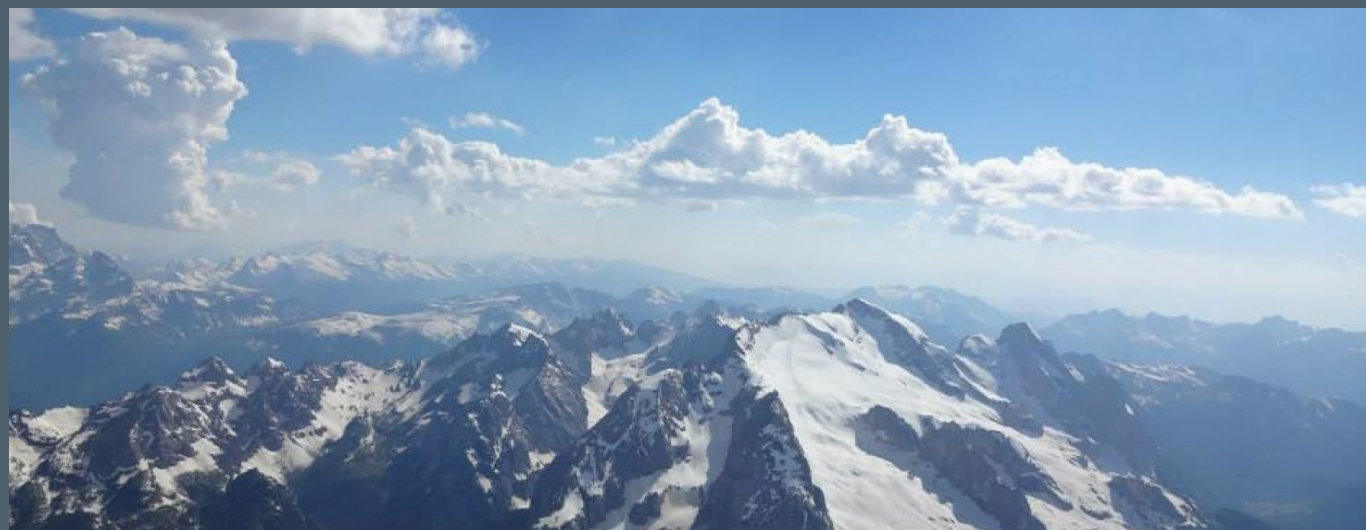




MENTOR

EN/LTF B

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles.



gerade noch etwa 60 Meter über Grund. Die Strecke ist einfach außerirdisch lang – auch wenn so viele Leute davon geredet haben und Tom Walder tags zuvor mit einem CCC-Schirm sogar 325 Kilometer geflogen war.

Was waren die ausschlaggebenden Faktoren, dass du diese Meisterleistung geschafft hast?

Das war ein riesiges Puzzle aus vielen kleinen Teilen. Wie gesagt: es muss einfach alles passen! Was bei mir im Hintergrund noch eine große Rolle spielte: Ich hatte viele nette Leute kennenlernen dürfen, die mit ihren Tipps und ihren Erfahrungen einen Beitrag dazu leisteten. Das brachte meiner fliegerischen Entwicklung extrem viel. Außerdem investierte ich sehr viel Zeit, um mental stark zu werden und für den Dreihunderter bereit zu sein, wenn das Wetter passt. Diesen Faktor darf man keinesfalls unterschätzen.

Du warst in der Saison zuvor noch auf einem von einem EN D-Schirm unterwegs und gerade erst auf den MENTOR 3 »herunter gestiegen«. Wie kam das?

Und wie siehst Du das Streckenfliegen mit niedrig kategorisierten Schirmen?

2013 hatte mich Hans Tockner mit auf Strecke genommen. Er kommt, wie ich, aus der Steiermark und ist seit vielen Jahren einer besten Streckenflieger weltweit. Ich dachte damals, mit einem Hochleister dürfte es wohl kein Problem sein mitzuhalten. Damit hatte ich mich aber ordentlich getäuscht. Ich musste alles geben, um irgendwie dranzubleiben. Die gewonnenen Sekunden, die ich mit der höheren Geschwindigkeit erzielte, verlor ich in der Thermik wieder. Ein Schirm mit großer Streckung und hohem Trim Speed weist Nachteile auf, wenn man sich bei schwacher Thermik mal irgendwo ausgraben muss. Ich bin damals herunter gestiegen, weil ich durch das bessere Ausnutzen der Thermik und das Vermeiden von »Baustellen« einen höheren Schnitt erfliegen konnte.

OK, das war 2014. Gilt das auch heute noch?

Ja und nein – das kann man meiner Ansicht nach nicht absolut beantworten. Es vollziehen sich viele Entwicklungen parallel.

- Die Leistung der Schirme steigt immer noch, egal in welcher Klasse.
- Es gibt heute Hochleister, die gut beherrschbar zu fliegen sind, so lange es nicht zu massiven Störungen kommt. Sie fordern vom Piloten klar weniger als noch vor fünf Jahren – zumindest im Normalflug.
- Der allgemeine Wissensstand über das Streckenfliegen und gute XC-Routen steigt kontinuierlich.
- Es gibt sehr viel mehr richtig gute Piloten. Viele von denen haben ganz jung angefangen und ein Wahnsinnsgefühl für den Schirm. Sie konnten sich kontinuierlich entwickeln und sind auch in der Lage, einen Hochleister zehn Stunden und länger kontrolliert zu fliegen.



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Als Folge davon, stehen heute mehr Hochleister an der Spitze der Tageswertungen. Wobei sich das an Hammertagen durchaus relativiert. Was nützt mir eine Wahnsinns-Höchstgeschwindigkeit, wenn ich mich bei starker Thermik und entsprechenden Luftbewegungen nicht traue, den Beschleuniger zu treten. Das Wichtigste ist nach wie vor: Egal mit welchem Schirm geflogen wird, will man lange und weit damit fliegen, muss man sich in jeder Situation mit seinem Schirm wohlfühlen.

Dennoch sind Dreihunderter in den Alpen nach wie vor selten und mit einem EN B-Schirm ist es bis heute niemandem sonst gelungen.

Ja, das stimmt. Es muss aber eben ALLES passen. Wenn ich heute zurückblicke, habe ich sehr viel Zeit investiert und war extrem fokussiert, um mein Ziel zu erreichen. Es musste nur noch die passende Wetterlage kommen. Und das Wetter hat sich meines Empfindens nach in den letzten Jahren eher zu Ungunsten der Streckenflieger entwickelt. Wetterlagen, wie in jenem Juni 2014, wo über vier Tage hinweg an jedem Tag irgendwo tolle Strecken geflogen wur-

den, scheinen seltener zu werden. Ich hoffe für alle Piloten, die für 300+ km bereit sind, dass das Wetterglück bald auf ihrer Seite steht.

Und wie sieht Deine fliegerische Zukunft aus?

Egal, was ich in der Luft gerade tue, es geht mir um den Genuss und um positive Erlebnisse. Das ist das Wichtigste. Die extreme Kilometerfresserei hat bei mir nachgelassen. Lieber probiere ich neue Routen und Fluggebiete aus. Ab und zu passt nach wie vor alles zusammen. Wenn ich dann abends nach einem langen Flug lande und wenn es noch dazu in einem neuem Fluggebiet eine unbekannte Route war, hab' ich dieselben Emotionen wie nach der Landung nach dem Dreihunderter... Das Gleitschirmfliegen ist und bleibt die schönste Nebensache der Welt!

Danke für das Interview und weiter tolle Flüge. ☺

EN B 300KM

STATISTIK:

Start: xx:xx

Landung: xx:xx

Flugzeit: xx

Schnittsgeschwindigkeit: xx,xx km/H

Maximale Höhe: x.xxx m

Link zum Flug:

(www.xcontest.org/2014/world/de/fluge/details/bernhardp/8.06.2014/06:59).



NIKI KURCZ TEXT BITTE!

Schon als Kind begeisterte sich Philipp Medicus für alles, was in die Luft ging – vom Papierflugzeug über ferngesteuerte Modellflugzeuge bis schließlich zum bemannten Segelflugzeug mit 16 Jahren. Durch einen Zufall kam er einige Jahre später mit dem Gleitschirm in Kontakt und machte auch gleich den österreichischen Sonderpilotenschein. Text bitte
der damals 15 bis 20 kg schweren Ausrüstung ließ die Hike & Fly-Begeisterung nicht lange auf sich warten. Das Gewicht der Ausrüstung nahm ab, die Begeisterung damit sogar zu.

Aufgrund seines technischen Interesses, entschied sich Medicus nach der Matura, Maschinenbau zu studieren. Irgendwann nahm er wegen fachlicher Fragen Kontakt mit NOVA auf. »Ich flog zu jener Zeit einen NOVA-Schirm, wusste aber als Innsbrucker nicht, dass NOVA damals auch in Innsbruck saß. Das habe ich erst nach einigen Mails gemerkt.« So um 2003 herum ging er hin und wieder mit zum Testen, meist mit

Walter Holzmüller und Mario Eder. Aus diesem lockeren Kennenlernen ergaben sich diverse Studentenjobs: Webseite, Texten, Fotos, Checks usw. Auch beim Testen war er immer häufiger dabei. »Meine Arbeit für NOVA entwickelte sich organisch und ohne, dass es strategisch geplant gewesen wäre. Aber mittlerweile leitet er das Entwicklungsteam bei NOVA. Am meisten schätzt er an seiner Arbeit die Verschränkung von Theorie und Praxis: »Das Fliegen ohne den technischen Bezug würde mir weniger Spaß bereiten. Umgekehrt fände ich die Arbeit am Computer weniger spannend, ohne die Möglichkeit, an der Praxiserprobung beteiligt zu sein.

AUSSER DEN RANDGRÖSSEN FLIEGT MEDICUS FAST ALLE PROTOTYPEN SELBST.

»Als Konstrukteur hat man einen anderen Blick auf Details und ein anderes Verständnis für technische Zusammenhänge. Der Nachteil ist allerdings, dass eine konkrete Erwartungshaltung auch den Blick trüben kann. Darum ist das Teamwork mit den Testpiloten so wichtig. Die übernehmen den Hauptteil der Erprobung. Trotz aller Simulationsmöglichkeiten sind sorgfältige Testflüge und das Fein-Tuning essenziell.« So logisch es ist, dass dem leidenschaftlichen Flieger das Fliegen so viel Freude bereitet, so wenig überrascht es, dass ihm nicht-jobspezifische Dinge weniger Spaß machen: Verwaltungskram, Dokumentation, unternehmensinterne Probleme – oder auch das Büro aufzuräumen...

GESCHMACK IM WANDEL DER ZEIT

Das NOVA-Schirm-Design von 1989 bis heute

80er Jahre: Bunte Streifenhörnchen

»Hauptsache bunt« hieß das Motto in den Achtzigern. Je schriller, desto besser – jedoch gab es Farbwechsel zunächst nur entlang der Zellen. Neonfarben waren übrigens nicht nur bei den Schirmen angesagt, sondern auch bei den Gurtzeugen und den Klamotten.

90er Jahre: Erste Design-Nähte

Die Farben blieben weiter schreiend bunt, aber zunehmend gab es jetzt Designs, die über unterschiedliche Farben der Längsbahnen hinausgingen. Erstmals gab es Nähte nur für die Optik.

2000: Der NOVA-Swoosh

Nike nennt sein Logo den »Swoosh«. Wir führten 2000 den NOVA-Swoosh ein: (Grund)farbiges Obersegel, weißes Untersegel mit Swoosh. Später wanderte der Swoosh an die Anströmkante.

2004: Herzschlag-Design

Mit dem TATTOO (DHV 2) führte wir das erste Zacken-Design ein. Wie bei einem Oszilloskop oder bei einem EKG schlugen die Zacken von der Anströmkante aus: Je höher die Schirmklasse, desto häufiger und heftiger.

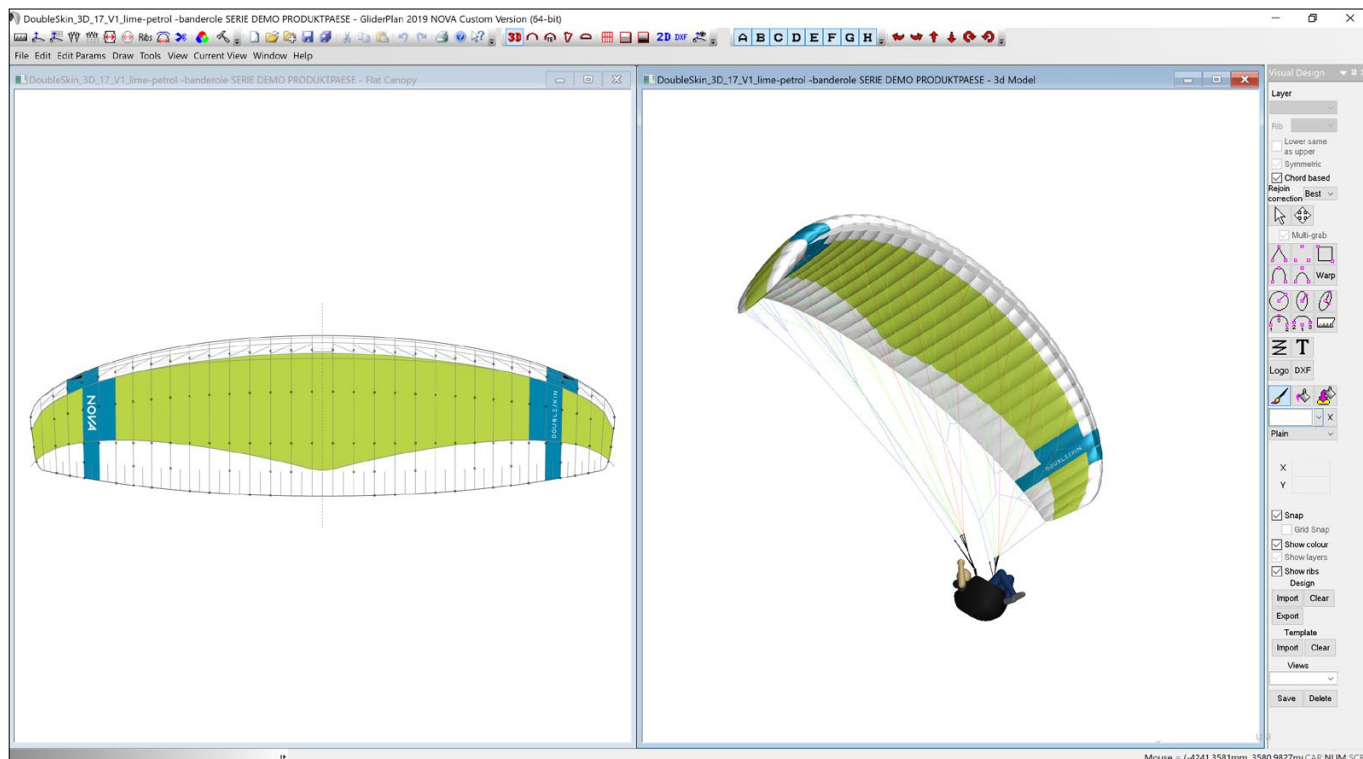
2008: Zacken 2.0

Die Zacken blieben, aber sie wurden symmetrisch mehr in die Schirmspannweite integriert. Weiterhin galt: Je mehr Zacken, desto anspruchsvoller der Schirm.

2014: Reduce to the max

Klare Linien und Fokus auf die weitere Leistungssteigerung: Ab dem MENTOR 4 kamen alle NOVA-Schirme mit einem extrem reduzierten Design heraus.





Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

2019: Schwinge plus Banderole

Noch nie hat NOVA soviel Zeit und Energie in die systematische Entwicklung eines neuen Designs investiert: mehr optische Streckung, bessere Erkennbarkeit und die Möglichkeit, Design-Details bei unterschiedlichen Modellen zu variieren.

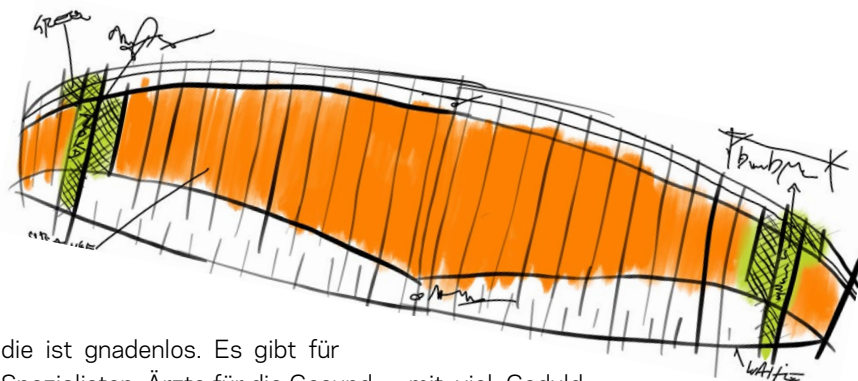
DAS NEUE SCHIRM-DESIGN

Der Entschluss, dass wir ein neues Schirm-Design entwickeln wollen, fiel bereits im Sommer 2017. »Seitdem wurde intern vom gesamten Team viel vorgeschlagen, abgestimmt, verworfen, neu erstellt, getestet,« sagt Sissi Eisl, Geschäftsführerin bei NOVA, »schließlich waren wir uns einig. Der jetzt umgesetzte Entwurf entstand in enger Zusammenarbeit mit Werner Luidolt, der gemeinsam mit uns viel Zeit und Herzblut in das Projekt investierte. Jetzt sind wir gespannt auf das Feedback der Gleitschirm-Community.«

Und die ist gnadenlos. Es gibt für alles Spezialisten: Ärzte für die Gesundheit, Steuerberater für Ärger mit dem Finanzamt, Juristen für rechtliche Problem usw. – aber es gibt auch Bereiche, in denen gefühlt ALLE Spezialisten sind. Zum Beispiel Farben und Design. Jeder Gleitschirmpilot kennt sich mit Farben und Designs aus, weiß alles, bzw. alles besser. Entsprechend war NOVA wirklich sehr gespannt darauf, wie das neue Design bei den Piloten ankommen würde, bzw. welchen Weg die Diskussionen darüber nehmen würden. Das zeigen auch die vielen Reaktionen auf den Facebook-Post zum neuen Design: er erreichte innerhalb weniger Tage über 43.000 Leute mit über 14.000 Interaktionen. Auch Werner Luidolt war klar, dass das Mandat, ein neues Grund-Design für NOVA zu entwickeln, ein heißes werden würde. Werner ist seit langem NOVA Team Pilot, ein herausragender Streckenflieger und studierter Grafik-Designer. Außerdem ist Werner ein Mensch

mit viel Geduld. Die brauchte er auch, denn auch bei uns im NOVA-Team sieht es nicht anders aus als in der Szene: beim Thema Farben und Designs wurden wir uns lange nicht einig. Letztendlich war das neue Design ein zwei Jahre dauernder Prozesses von dem wir heute sagen, dass er sich durchaus gelohnt hat. Immerhin waren die grundsätzlichen Anforderungen von Beginn an klar definiert. Das neue Design sollte:

- nicht polarisieren. Bei den letzten Designs war dies der Fall: Die Zacken empfanden viele als zu aggressiv, das stark reduzierte Design als zu blockig oder gar langweilig.
- die Streckung des Schirms »optisch erhöhen«. Denn die meisten Piloten empfinden einen hoch gestreckten Schirm als sportlich-elegant und ästhetisch.



- nicht zu viele zusätzliche Nähte erfordern. Denn viele einzelne Stoffbahnen und die dazugehörigen Nähte erhöhen nicht nur den Produktionsaufwand, sie bedeuten auch potenzielle Verschleißstellen und machen die Aerodynamik nicht besser (Ausnahmen: 3D-Shaping und Mini-Ribs).
- sich für alle Schirmmodelle eignen – vom eher pummeligen Allrounder bis zum gestreckten Hochleister.
- einen hohen Wiedererkennungsfaktor bieten. Jeder Hersteller hätte gerne einen Look oder bestimmte Features, die es dem Betrachter ermöglichen, die Schirmmarke zu erkennen – aus der Nähe wie auch in der Ferne.
- anhand bestimmter Merkmale erlauben, das Schirmmodell oder zumindest die Kategorie zu erkennen (so wie bei den beiden früheren Zacken-Designs).

Das Ergebnis: Das zentrale Element des neuen Designs ist die Schwinge, die in Anlehnung an die Schwinge eines Vogels entstand. Sie betont – bei entsprechenden Farbkontrasten – die Streckung des Gleitschirms und sorgt zusammen mit den farblich abgesetzten Banderolen am Außenflügel für die Erkennbarkeit. Auf der Banderole finden künftig Produkt- und Markenname Platz. Die Platzierung der Banderolen und deren Aufbau über mehrere Zellen hinweg wird sich von Modell zu Modell jeweils leicht

unterscheiden. Auch funktional macht das Design Sinn: Die vordere Naht der Schwinge dient gleichzeitig als 3D-Shaping Naht und bildet den Übergang zwischen zwei verschiedenen Geweben an Anströmkante und Hauptsegel. Es handelt sich also um eine technisch notwendige Naht, die zugleich Bestandteil des Designs ist.

»ICH HÄTTE NICHT GEDACHT, DASS DAS GANZE SO KOMPLEX IST«

erzählt Werner, »aber es machte richtig Spaß und ich habe dabei unheimlich viel gelernt! Als schwierig empfand ich es, sich am Ende für nur einen Entwurf zu entscheiden.« Werner arbeitet bei der Entwicklung des Designs u.a. mit der Konstruktions-Software GliderPlan. Mit ihrer Hilfe konnte er seine Visionen auf jedes beliebige NOVA-Modell projizieren, drehen, wenden, kippen und aus jedem erdenklichen Winkel anschauen. »Besonders schön war der Moment, als ich zum ersten Mal einen Prototypen im neuen Look fliegen sah und real wurde, was vorher nur auf dem Bildschirm existierte. Ich merkte aber auch, dass sich die Realität immer noch vom virtuellen Modell unterscheidet. Es war gut, dass NOVA sich entschied, mehrere Protos zu bauen – bis es perfekt passte!«

Ein anderes, fast ebenso wichtiges Thema sind die Farben. Die beiden großen Tuchlieferanten Dominico und Porcher

bieten bestimmte Standardfarben an. Je nach Auslastung, Saison und auch Glück oder Pech liegt die Lieferzeit zwischen sofort und im ungünstigsten Fall bis zu sechs Monaten. Will man eine Exklusivfarbe haben, kommen nochmal bis zu acht Wochen für das Einfärben, die UV- und Farbbeständigkeitsprüfung sowie weitere Tests hinzu. Auch muss der Schirmhersteller die Mindestmengen in Betracht ziehen. Hinzu kommt: Die Entscheidung, welche Farben für ein Modell verwendet werden, fällt sehr früh im Projektprozess – etwa ein Jahr bevor der Schirm auf den Markt kommt, gleich nachdem entschieden wurde, welches Tuch verwendet wird. Man kann also kaum auf kurzfristige Trends reagieren. Die Einführung einer neuen Farbe ist daher längst nicht so einfach umzusetzen, wie es die meisten Piloten glauben. Es dauert lange und will gut überlegt sein.

Mit den ersten Reaktionen auf das neue Design sind wir bei NOVA bislang mehr als zufrieden. Natürlich gefällt es nicht jedem, das war klar, aber doch der großen Mehrheit. Und Werner Luidolt sagt: »Ich genoss es sehr, als ich kürzlich in meinem Gurtzeug saß, nach oben schaute und mir die Schwinge im Schirm-Design als eine Verlängerung meiner Arme vorstellte. Ein einfacher Ansatz, aber er hat mir gefallen!« ○



Portrait Philipp Medicus, Leiter Research & Development bei NOVA

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles.
Epudam seque

EIN LOGISCHER WEG

Schon als Kind begeisterte sich Philipp Medicus für alles, was in die Luft ging – vom Papierflugzeug über ferngesteuerte Modellflugzeuge bis schließlich zum bemannten Segelflugzeug mit 16 Jahren.

Durch einen Zufall kam er einige Jahre später mit dem Gleitschirm in Kontakt und machte auch gleich den österreichischen Sonderpilotenschein. Trotz der damals 15 bis 20 kg schweren Ausrüstung ließ die Hike & Fly-Begeisterung nicht lange auf sich warten. Das Gewicht der Ausrüstung nahm ab, die Begeisterung damit sogar zu. Aufgrund seines technischen Interesses, entschied sich Medicus nach der Matura, Maschinenbau zu studieren. Irgendwann nahm er wegen fachlicher Fragen Kontakt mit NOVA auf. »Ich flog zu jener Zeit einen NOVA-Schirm, wusste aber als Innsbrucker nicht, dass NOVA da-

mals auch in Innsbruck saß. Das habe ich erst nach einigen Mails gemerkt.« So um 2003 herum ging er hin und wieder mit zum Testen, meist mit Walter Holzmüller und Mario Eder. Aus diesem lockeren Kennenlernen ergaben sich diverse Studentenjobs: Webseite, Texten, Fotos, Checks usw. Auch beim Testen war er immer häufiger dabei.

»Meine Arbeit für NOVA entwickelte sich organisch und ohne, dass es strategisch geplant gewesen wäre. Aber es interessierte mich wahnsinnig und machte Spaß. Irgendwann merkte ich: Ich kann hier beruflich Fuß fassen.« Mittlerweile leitet er das Entwicklungsteam bei NOVA. Am meisten schätzt er an seiner Arbeit die Verschränkung von Theorie und Praxis: »Das Fliegen ohne den technischen Bezug würde mir weniger Spaß bereiten. Umgekehrt fände ich die Arbeit am Computer weniger spannend, ohne die Möglichkeit, an der Praxiserprobung beteiligt zu sein.

»Als Konstrukteur hat man einen anderen Blick auf Details und ein anderes Verständnis für technische Zusammenhänge. Der Nachteil ist allerdings, dass eine konkrete Erwartungshaltung auch den Blick trüben kann. Darum ist das Teamwork mit den Testpiloten so wichtig. Die übernehmen den Hauptteil der Erprobung. Trotz aller Simulationsmöglichkeiten sind sorgfältige Testflüge und das Fein-Tuning essenziell.«

AUSSER DEN RANDGRÖSSEN FLIEGT
MEDICUS FAST ALLE PROTOTYPEN
SELBST.

So logisch es ist, dass dem leidenschaftlichen Flieger das Fliegen so viel Freude bereitet, so wenig überrascht es, dass ihm nicht-jobspezifische Dinge weniger Spaß machen: Verwaltungskram, Dokumentation, unternehmensinterne Probleme – oder auch das Büro aufzuräumen...

Wenn man Medicus nach der Zukunft des Gleitschirmfliegens fragt, muss er schmunzeln. »Je detaillierter und langfristiger eine Zukunftsprognose ist, desto falscher ist sie meist. Ich bleibe deshalb vage und vermute, dass sich der Gleitschirm als Fluggerät noch eine ganze Weile weiterentwickeln wird. Erstens ist er noch ein junges Fluggerät – zum Beispiel im Vergleich zum Segelflugzeug. Zweitens ist er eine sehr komplexe Konstruktion und bietet als solche ein großes Weiterentwicklungspotenzial. Und drittens ist das Gleitschirmfliegen ein echter Nischensport und damit sind die investierten Ressourcen im Vergleich zu anderen Branchen absolut betrachtet eher gering.«

Was seine eigene Zukunft als Pilot angeht, sieht sich Medicus etwas treffsicherer: »Meine Airtime beim Thermikfliegen sammle ich vor allem im Job. Privat übt auf mich der Gleitschirm als Ergänzung zum Bergsteigen einen unglaublichen Reiz aus.«

lichen Reiz aus. Denn der Schirm erweitert den Aktionsradius, wenn Abstiege oder Talquerungen zu Fuß wegfallen.

Meine aktuelle Hike & Fly Ausrüstung ist ein BANTAM 10 und ein MONTIS. Das wiegt gemeinsam 1,7 kg und damit ein Zehntel meiner ersten Ausrüstung die ich für Hike & Fly genutzt habe! Auch bei zweifelhaftem Wetter nehme ich den Schirm mit. Wenn ich zu Fuß runtergehen muss, ist der Nachteil durch das Zusatzgewicht minimal. Kann ich fliegen, ist der Vorteil riesig.«

LETZTES JAHR KAMEN SO ETWAS
ÜBER 100.000 HÖHENMETER ZU-
SAMMEN.

Oftmals waren es kurze Wanderungen von der Haustüre weg. Manchmal entlegene Berge in der Innsbrucker Umgebung. Das Highlight war eine spontane Tour auf den Mont Blanc über Nacht. ○



Bildetext sfdsfdsfdsdgsqfsgfsgfsgfsgfsg sfqfsg

Bildetext sfdsfdsfsgfsgfgsfsgfsgfsgfsgfsgfsg



CXC



Toni



Produktion Ungarn



Wettkampf

VON HÖHENFLÜGEN UND EINEM LOW SAVE.

Die Highlights aus 30 Jahren Unternehmensgeschichte.

1989

wurde NOVA gegründet. Damit zählt NOVA zusammen mit Advance, Apco und ITV zu den ältesten noch bestehenden Gleitschirmherstellern. Auf www.nova.eu/history findest Du eine chronologische Übersicht der Firmengeschichte mitsamt der wichtigsten Schirme. Um nicht mit allen Details zu langweilen, haben wir hier ein paar wichtige Momente herausgepickt – Höhepunkte, aber auch einen echten Tiefpunkt ...

1988. Wolfi Lechner war Kletterer. Wie damals fast alle Kletterer und Bergsteiger, zog ihn das Gleitschirmfliegen sofort an. Fliegen war cool und es sollte sich bestens mit dem Klettern verbinden lassen. Die Wichtigkeit einer vernünftigen Schulung wurde damals nicht besonders hoch bewertet. Man kannte wen, der wen kannte – und irgendwie, halb autodidaktisch, war man plötzlich Pilot. Auch gab es damals Flugschulen, bei denen beim Kauf eines neuen Schirms und der Zusage des Käufers, dass man schon fliegen könne, die Pilotenlizenz gleich zum Lieferumfang gehörte...

DIE FLIEGERISCHEN AUFGABEN HIESSEN DAMALS MAXIMALZEIT UND PUNKTLANDUNG.

»Wir haben am Patscherkofel viel trainiert – vor allem Punktländern. Rauf, runter, rauf, runter«, erinnert sich Wolfi.

Wolfi war damals 30 Jahre alt und arbeitete im Verkauf bei einem Lebensmittelhersteller.

Irgendwann traf er Hannes Papesh, der damals Biologie studierte und sich mangels Geld mit Mutters Nähmaschine seinen ersten Schirm selbst genäht hatte. Bald sprach sich herum, dass Hannes' Schirm gut flog und Ernst Steger machte mit ihm einen Vertrag, dessen Ergebnis der legendäre »Comet« war. Da Hannes' Stärke eher im Konstruieren als im Verträgemachen lag, fiel diese Abmachung stark zu Gunsten von Steger aus... Vor allem plante Steger, einem Hersteller aus der Surf-Branche ein Sub-Lizenz zu geben... Als Hannes dies erfuhr, suchte er Hilfe bei Wolfi, schließlich kannte jener sich im Geschäftsleben besser aus. Wolfi: »Wir haben dann direkt mit den Surf-Leuten gesprochen und ziemlich gepokert. Ich habe eine Einmalzahlung von einer Million Schilling vorgeschlagen und das hätten sie ohne Murren akzeptiert. Wir waren überrascht und ich dach-

te mir nur: Wenn da so viel drin ist, warum machen wir das nicht selbst?«

GROSSE PLÄNE, K(L)EINE KNETE

Aber wie ohne Geld? Erst mal wurde ein Plan gemacht: Hannes sollte Konstrukteur werden, musste dazu aber erst mal aus dem Vertrag mit Steger herausgekauft werden. Wolfi und Hermann Habe, neu im Team, sollten sich um Verkauf, Produktion und Marketing kümmern. Reinhard »Felix« Federer war als Testpilot vorgesehen. Letztes funktionierte nicht so gut, so dass Wolfi bald Toni Bender an Bord holte. Toni war zu jener Zeit der Überflieger in Sachen Drachen und Gleitschirm, aber er verletzte sich kurze Zeit später und fiel erst mal aus. Daraufhin wurde Wolfi unter Anleitung von Toni plötzlich zum Testpiloten, eine Rolle, die ihm nicht wirklich zusagte: »Erstens bin ich einfach kein guter Pilot und zweitens hatte ich immer ganz schön viel Angst.« Die vier Partner erstellten einen Business Plan. Laut Break Even-Kalkulation hätten sie etwa 400 Schirme verkaufen müssen, um Geld zu verdienen. Aber ob das so stimmte? Reinhard und Hannes waren vorsichtiger, Hermann und Wolfi

optimistischer. Immerhin war der Business Plan so schlüssig, dass die Vier eine Bank fanden, die ihnen Kredit gewährte: 1989 wurde schließlich NOVA gegründet.

In den nächsten Jahren kamen einige Faktoren zusammen, die sich bestens fügten: Gleitschirmfliegen hob im wahren Sinne des Wortes ab. Mit der Produktion in Ungarn hatte NOVA einen echten Glücksgriff getan. Und nicht zuletzt stellte die noch junge Marke wichtige Innovationen vor, die bis heute bei allen Gleitschirmen Verwendung finden, z. B. die geschlossene Anströmkante mit der Belüftung von unten oder die ersten Diagonalzellen.

Diese Boom-Zeit des Gleitschirmfliegens war geprägt von kracherten Neonfarben, teils absonderlichen Schirmkonstruktionen auf der Suche nach maximaler Leistung und einer lebhaften Wettkampfszene.

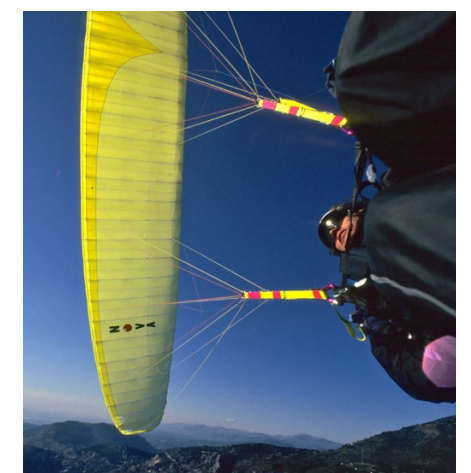
WETTKAMPFERFOLGE – DIE TOTALE DOMINANZ

1995 sorgte NOVA mit dem XENON für eine unglaubliche Dominanz im Wettkampf. XENON-Piloten sammelten im PWC (Paragliding World Cup) doppelt so

viele Punkte wie der gesamte Rest des Feldes zusammen. Das NOVA-Wettkampfbteam flog der Konkurrenz sprichwörtlich »auf und davon« und über Jahre gewann NOVA die Konstrukteurswertung des PWC.

Wolfi erinnert sich: »Der XENON hat alles gewonnen, was man gewinnen konnte. Ohne XENON konnte man keinen Wettkampf gewinnen! Eigentlich planten wir diesen Schirm zu zertifizieren, aber das ging dann doch nicht. Also leiteten wir davon den XYON ab, ein Art gezähmter und beherrschbarer XENON mit Gütesiegel. Er leistet nicht nur sehr gut, er flog sich auch schön und bot eine relativ

XENON???



hohe passive Sicherheit. So entwickelte sich der XYON zu einem der kommerziell erfolgreichsten Schirme der NOVA-Geschichte.«

Galt in der Frühzeit bei der Schirmentwicklung der Ansatz »der Wettkampfschirm des Vorjahres wurde zum Schulschirm des nächsten Jahres, wenn damit nicht zu viel Unfälle passiert waren«, begann mittlerweile eine Phase, in welcher die Schirme speziell für die damaligen Kategorie 1, 2 und 3 konstruiert wurden.

LEISTUNG FÜR JEDERMANN

Als NOVA 2001 den CARBON vorstellte, brachte das Aufruhr in die Szene – und so richtig Schwung in die Klasse der 1-2er Geräte. Denn der CARBON erreichte ein Leistungs-Level, das bis dahin nur Hochleistern vorbehalten war. Jetzt konnte man auch mit einem Intermediate auf Strecke gehen! Wolfi erinnert sich: »Die Auftragsbücher platzten fast und wir konnten infolge von Lieferproblemen unseres Tuchherstellers die Nachfrage leider nicht vollständig decken.«

Aber nicht nur das: 2002 geschah etwas, das die bislang so erfolgreiche Firma an den Rand des Ruin brachte: die »Carrington-Katastrophe«. NOVA bekam plötzlich Berichte von CARBON-Schirmen, die in den Dauersackflug gingen. Wolfi Lechner: »Wir hatten zunächst nicht die geringste Ahnung, warum das so war. Anfangs dachten wir an einzelne Ausreißer, an Schirme, die zu viel in der Sonne gelegen hatten oder durch den Sand gezogen worden waren. Aber wir erhielten immer mehr derartige Beschwerden.«

Die genaue routinemäßige Materialprüfung im Zuge der Fertigung lieferte keinerlei Hinweise auf irgendwelche Fehler. Denn das Problem mit dem Tuch trat erst nach längerem Gebrauch auf. Schließlich stellte sich heraus, dass Carrington, der damalige Tuchlieferant, den es heute nicht mehr gibt, seine Lieferengpässe dadurch behoben hatte, dass er zwei Farben bei einer anderen Weberei zugekauft hatte. Und dort stimmt die Qualität eben nicht... Die Beschichtung war alles andere als alterungsbeständig: das Tuch bekam eine »Orangenhaut«, die Schirme gingen in den Sackflug.



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

DAS TUCH-DESASTER IM SCHWARZEN JAHR

Es dauerte eine Weile, bis NOVA herausfand, dass es nur zwei Farben betroffen waren und natürlich auch nicht alle CARBONs aus diesen Farben. »Es war die Hölle«, erinnert sich Lechner heute, »wir wussten, dass wir Schirme ausgeliefert hatten, die nicht OK und für die Piloten unter Umständen lebensgefährlich waren. Aber wir wussten nicht welche. Wir hatten diesen Fehler zwar nicht verursacht, aber es gehört sich einfach, dem Kunden gegenüber gerade zu stehen. Die Frage ‚Was tun?‘ war schnell beantwortet. Ehrlich sein, zu seinem Fehler stehen und mit höchstem Einsatz versuchen, die Schirme aus dem Verkehr zu ziehen und den Kunden Ersatz besorgen.«

NOVA veranlasste schließlich eine Sicherheitsmitteilung für nicht weniger als 1440 bis dahin verkaufte CARBONs und rief sie alle zurück. Man musste sicherstellen, dass keiner dieser Schirme zu Unfällen führte! Letztlich ersetzte NOVA 65 Kunden kostenlos ihre Schirme, die aus dem fehlerhaften Tuch genäht waren.

Wenn Lechner heute auf diese Katastrophe zurückschaut, sind die Reaktionen im Nachhinein sehr interessant: »Wir waren keineswegs der einzige Hersteller, der dieses Tuch

verwendete und von dem Problem betroffen war. Aber wir waren die einzigen, die das offen kommunizierten und aktiv alle Schirme zurückriefen. Dennoch hieß es lange, NOVA habe ein Tuchproblem. Aber es gab auch Flugschulen und Piloten, die unser Haltung sehr zu schätzen wussten. In einer solchen Situation merkst du, wer deine Freunde sind...«

NTT - KEIN PROBLEM, SONDERN INNOVATION UND LOGIK

Ähnliches passierte bei der Einführung des NOVA Trim Tuning (NTT) im Jahr 2008. Das NTT war eine logische Redaktion auf die Tatsache, dass die Leinen eines Gleitschirmes im Gebrauch schrumpfen bzw. sich dehnen. In der Regel werden A- und B-Leinen länger, während sich C-Leinen verkürzen. Der Schirm wird in Folge langsamer, das Handling verliert an Dynamik und er steigt beim Start träger. Dieser Effekt tritt bei allen Leinen auf – gleichgültig, welches Material oder welcher Leinenhersteller. Die beschriebenen Folgen treffen daher auch praktisch alle Gleitschirmhersteller.

Für den vollen Flugspaß und maximale Sicherheit entwickelten wir gemeinsam mit dem Fluglehrer und Mathematiker Ralf Antz das



NTT, ein standardisiertes Cloud-basiertes Verfahren zur Überprüfung und Optimierung der Trimmung. Für viele Piloten damals erstaunlich: Die Dehnung bzw. Schrumpfung der Leinen geschieht fast nur in den ersten 15 bis 20 Flugstunden. Danach verändert sich nicht mehr viel. Daher gilt bis heute, dass man seinen Schirm nach etwa 25 Stunden – spätestens 100 Stunden oder einem Jahr – einem NTT unterziehen sollte.

In der Szene hörte man in den folgenden Jahren die Aussage, dass NOVA ein Leinenproblem habe. Dabei verwenden eigentlich alle Gleitschirmmarken die gleichen Leinen von Edelrid, Liros und Cousin... Mittlerweile sind die Unkenrufe verstummt, und NOVA-Piloten dürfen sich über das NTT freuen, das, rechtzeitig durchgeführt, den ersten Check erst nach drei Jahren erforderlich macht und die Garantie auf satte vier Jahre verlängert. Und eine Reihe anderer Hersteller haben erkannt, dass das NTT eine überaus sinnvolle Sache ist und bieten selbst ähnliches an. (Siehe auch Artikel zum NTT auf Seite ??.)

STRECKENFLIEGEN UND HIKE & FLY HEBEN AB

In der Zeit ab 2006 vollzogen sich parallel mehrere Entwicklungen, die bis heute anhalten. Wettkampfschirme wurden

immer anspruchsvoller zu fliegen und der Großteil der Pilotenszene interessierte sich zunehmend weniger für die Wettkampfszene. Derweil gewann die Streckenfliegerei an Popularität und es manifestierte sich, was sich mit dem CARBON angedeutet hatte: Die Leistung von Intermediates stieg von Generation zu Generation.

2006 flogen die beiden jungen Schweizer Marcel Dettling und Adrian Lutz im Wallis die beiden ersten 200+ Kilometer FAI-Dreiecke mit einem DHV 1-2 Schirm! Mit einem MAMBOO, der letzte High-B-Schirm vor der Einführung des MENTOR, durchbrachen sie diese Schallmauer.

Ein anderer Trend begann auch um jene Zeit: Hike & Fly. Nachdem zuletzt die Gleitschirmausrüstung so schwer und unhandlich geworden waren, dass der Aufstieg zu Fuß fast unmöglich war, keimte jetzt das zarte Pflänzchen »Hike & Fly« auf. Leichtere Gurtzeuge, Wendegurtzeuge, kleiner zu packende Schirme – danach düsterten viele Piloten. Darunter auch viele, die gar nicht mal zu Fuß auf die Berge steigen wollten.

Immer die Nase im Wind, brachte NOVA 2007 den ersten IBEX auf den Markt, ein Schirm speziell für Bergsteiger sowie Hike & Fly. Er stellte ein komplett neues Gleitschirmkonzept dar: ein kleiner Schirm, der aufgrund seines sicheren Profils auch hoch belastet geflogen werden kann. Der kleinste IBEX (1,5 m2)

wog schon damals unter 3 kg, obwohl er zugunsten einer langen Lebensdauer bewusst nicht aus den allerleichtesten Materialien genäht wurde. Routinierten Piloten bot er mit seiner Dynamik jede Menge Flugspaß und sein Einsatzspektrum reichte von hochalpinen Flügen bis hin zum Soaring, wenn der Wind für normale Schirme schon etwas stark ist. Normal belastet war der IBEX ein ebenso gutmütiger wie vielseitiger Schirm. So entwickelte er sich zum Vorflieger einer ganzen Flotte von Miniwings.

Wenn im Herbst 2019 der BANTAM herauskommt, setzt er diese Tradition fort – und ist (Stand August 2019) der leichteste zugelassene Schirm mit Ober und Untersegel (1,65 kg in Größe 12).

WENN EIN MODELL EINE SCHIRMKLASSE DEFINIERT

Für NOVA folgten ab 2008 – trotz der völligen Abkehr von der Wettkampfszene – goldene Jahre: dank der »MENTOR-Mania«. Die erste MENTOR-Generation brachte so etwas wie den finalen Durchbruch der Standardklasse. Es wurden reihenweise so weite Strecken geflogen, dass sich mancher Hochleisterpilot fragte, warum er überhaupt unter einem anspruchsvollen Schirm hing. Die ersten MENTOR-Generationen dominierten das XC-Geschehen derart, dass schließlich

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque





PHANTOM



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Portrait Wolfgang Lechner



ION 2

die gesamte High-B-Kategorie als MENTOR-Klasse bezeichnet wurde.

Interessanter Nebeneffekt: es vollzog sich auch so etwas wie die soziale Akzeptanz des Standardklasse-Fliegens. B-Schirmpiloten wurden am Landeplatz nicht mehr von oben herab belächelt, denn so mancher Hochleister musste eher fürchten, dass ihn ein Intermediate-Pilot auf Strecke abgehängt hatte... In der Wahrnehmung der Öffentlichkeit stand der MENTOR natürlich immer ganz vorne, sein kleiner Bruder ION im Low B-Segment eher ein wenig im Schatten. Dabei war und ist dieser Schirm ideal, um erste Streckenflugerfahrung zu sammeln – und weit darüber hinaus!

HOHE SICHERHEIT PLUS HOHE LEISTUNG

Auch im Low B-Segment nimmt die Leistung bis heute kontinuierlich zu. Um das Potenzial des ION 2 unter Beweis zu stellen und auch erfahrene Piloten zu animieren, mal mit einem solchen Schirm auf Strecke zu gehen, riefen wir 2012 die »ION 2-Hundred Challenge« ins Leben. Das erste, mit einem ION 2 geflo-

gene 200+ km FAI-Dreieck in der Saison 2012 sollte mit 2000 Euro belohnt werden. Schon am 10. Mai 2012 knackte Team Pilot und NOVA-Grafiker Werner Luidolt mit einem Flug von der Grentalm diese magische Marke.

Und Joe Edlinger (AUT) schaffte mit dem 99-Zeller PHANTOM – ebenfalls Low-B – (siehe Artikel zu diesem Schirm auf [Seite ??](#)) in Brasilien satte 435 km! Keine Frage, man kann also auch mit Low B-Schirmen richtig weit fliegen!

Bis heute folgten mit den Modellen PRION, ION, PHANTOM, MENTOR und SECTOR Rekorde und nationale Streckenflugmeisterschaften in Serie. 2014 flog der Steirer Berni Pessl das noch immer unübertroffene 300 km FAI-Dreieck mit einem MENTOR 3. Im Jahr darauf gelang dem NOVA Team Piloten Robert Schaller das erste 200 km-FAI-Dreieck mit einem schulungstauglichen EN A-Schirm (PRION 3). 2018 konnten die SECTOR-Piloten Werner Schütz, Armin Leitner und Urs Haari die nationalen Streckenflugmeisterschaften in Deutschland, Österreich und der Schweiz gewinnen. Ein Riesenerfolg für einen brandneuen Schirm.

Für die Zukunft sehen wir uns bestens gerüstet: Mit Philipp Medicus und Niki Kurcz haben wir gleich zwei außergewöhnliche Gleitschirm-Konstrukteure an Bord. In Sachen Gurtzeuge sind Luis Depping und Marcell Schrittwieser federführend.

Das Team im Headquarter Terfens besteht aus einem gesunden Mix aus »alten Hasen« und »jungen Wilden« und ist durchweg mit Leuten besetzt, die gleichermaßen eine hohe berufliche Qualifikation wie auch eine große Leidenschaft fürs Fliegen mitbringen. Unsere Team Piloten tragen diese Passion erfolgreich hinaus in die Szene. Unsere Produktionsstätten in Ungarn und Vietnam sind richtig gut eingespielt. Und das neue Schirm-Design wird sehr positiv aufgenommen. Kurz gesagt: Wir schauen frohen Mutes nach vorne und freuen uns auf die nächsten dreißig Jahre. ○



DIE SEELE VON NOVA

Mehr Zeit hat er jetzt, der Lechner Wolfi. Zeit für sich selbst und seine Frau Carmen, Zeit für die Berg-hütte am Weerberg, die er mit vielen Liebe und stetig wachsendem handwerklichen Können ausbaut. Zeit, auch wieder mehr selbst zu fliegen.

Wolfi Lechner stammt aus Wattens im Inntal, was man an seinem Idiom zweifelsfrei hört: er ist eindeutig Tiroler. Wolfi gehört zu den NOVA-Gründern und ist bis heute Teilhaber. Als es 1989 losging, arbeitete bei einem Lebensmittelhersteller im Verkauf.

WIE VIELE GLEITSCHIRMPILOTEN ZU JENER ZEIT WAR WOLFI KLETTERER UND SEIN WEG IN DIE FLIEGEREI VOLLZOG SICH NACH DEM TRY & ERROR-PRINZIP.

Er erinnert sich: »Wir hatten damals eigentlich von nichts eine Ahnung. Zurückblickend muss ich sagen: wir wussten oft gar nicht, was wir da taten. Aber irgendwie ging es gut. Dafür bin ich sehr dankbar.«

2019 wurde Wolfi 60 Jahre alt und zog sich von seinem Posten als geschäftsführender Gesellschafter von NOVA zurück. Er übergab die Unternehmensleitung an Sissi Eisl – übrigens die erste Frau als Geschäftsführerin eines Gleitschirmherstellers. Wolfi arbeitet jetzt nur mehr in Altersteilzeit und ist weiterhin zuständig für den Vertrieb in Österreich. Vor allem aber gibt er seine Erfahrungen und Beziehungen an die nächste Generation weiter.

Die Gleitschirmszene ist klein und sehr übersichtlich. Wolfi war als echtes Branchenfossil sozusagen schon immer dabei. Wer ihn besser kennt – viele seine Geschäftspartner sind heute Freunde – weiß ihn sehr zu schätzen. Denn Wolfi hat Eigenschaften, die heute immer seltener werden: Anstand, Fairness, Respekt vor anderen und »Handschlagqualität«. Sein Herz ist groß und sein Wort gilt. ○



PENTAGON

Die **PENTAGON** ist ein nicht lenkbarer Rettungsschirm in der Form eines Fünfecks. Der Schirm bietet dank seiner asymmetrischen Eckenzahl eine herausragend gute Pendelstabilität, aber auch sehr kurze Öffnungszeiten und niedrige Sinkwerte. Er ist einfach zu packen und eignet sich vor allem für Piloten, die sich wenig mit dem Thema »Retter und Retterwurf« auseinandersetzen. Die PENTAGON gibt es in den Größen 100, 120 und 145. Weitere Informationen: www.nova.eu/pentagon

100
120
145



Der **BEAMER** ist ein steuerbarer Rettungsschirm. Der so genannte Rogallo-Flügel öffnet extrem schnell und hat eine außergewöhnlich niedrige Sinkrate, erfordert aber eine gewisse Erfahrung und ist aufwändiger zu packen. Das Einzigartige am BEAMER ist die Tatsache, dass er nach der Öffnung vorgebremst ist. Es gibt ihn in drei Größen (100, 130 und 170 kg). Mehr auf www.highadventure.ch/de/beamer-3.html

THINK BIG – THINK HEAVY

Rettungsschirme – Wissenswertes bis Erschreckendes.

Die meisten Retter werden gekauft, eingebaut – und vergessen. Bestenfalls kommen sie zu den regelmäßigen Packintervallen wieder ins Gedächtnis ihrer Besitzer. Dabei sollte man sich unbedingt mit dem Thema auseinandersetzen. Das wird jeder bestätigen, der dieses Interview mit »Rettungsschirm-Guru« Urs Haari liest.

Seit wann beschäftigst du dich mit Rettungsschirmen? Und wie oft hast bereits den Retter geworfen?

Urs: Intensiv, das heißt konstruktiv, seit 1994. Ich schätze, ich habe insgesamt rund 400 Mal den Retter geworfen. Davon zu 95 Prozent über Grund – und ein einziges Mal in einer echten Notsituation. Das war bei der WM in Verbier 1993.

Ein Retterwurf ist nie ganz risikofrei. Hast du da keine Angst?

Urs: Doch, ich habe immer eine wenig Muffensausen. Dabei ist das Problem aber weniger der Retter selbst, als das Fehlen von größeren Kulturflächen bei uns in der Gegend. Es gibt überall Häuser, Straßen, Leitungen – und das ist bei nicht steuerbaren Rettern einfach schlecht.

Wie sieht bei dir so ein Retterwurf aus?

Urs: Ich werfe meist nicht den eingebauten Retter – den hebe ich mir als Reserve auf – sondern habe den Testretter sozusagen »lose« dabei. Nach der Auslösung bleibe ich erst mal für einige hundert Höhenmeter mit dem Hauptschirm verbunden und schaue mir an, wie sich das System verhält. Dieser Zustand entspricht am ehesten der Praxis und interessiert mich persönlich am meisten. Danach trenne ich mich vom Gleitschirm, um zu schauen, wie sich der Retter unverbunden verhält. Dieser Zustand entspricht dann der Zertifizierung. Hochpräzise

Logger zeichnen die Daten auf und dienen zur anschließenden Videoanalyse.



bitte QR Code von diesem PENTAGON Video einbauen <https://www.youtube.com/watch?v=rRvPgPilnWM>

Die PENTAGON als unlenkbare Rettung mit fünf Ecken und der BEAMER als vorgebremster, steuerbarer Rogallo-Flügel verfolgen unterschiedliche Konzepte, aber du findest beide gut. Wie geht das?

Urs: Beide Retter sind sehr gut, wenden sich aber an unterschiedliche Zielgruppen. Viele Piloten wollen sich nicht allzu sehr mit dem Thema Retter auseinandersetzen. Für sie ist die PENTAGON ideal. Ich habe für NOVA bei der Entwicklung mitgearbeitet und den Praxisteil übernommen – packen, testen und die Zulassung. In dieser Zeit haben wir sämtliche Kreuz- und Rundkappen im Vergleich probiert. Aus dieser Erfahrung heraus weiß ich, dass die PENTAGON die der-

zeit pendelstabilste Rettung unter den nicht steuerbaren Geräten ist. Das sieht man auch im Internet: Es gibt keine PENTAGON-Videos, bei denen die Rettung schaukelt oder pendelt. Die PENTAGON steht von Anfang bis Ende ruhig wie ein Fels in der Brandung.

Außerdem ist die PENTAGON extrem einfach zu packen, ich würde sagen: einfacher als derzeit jede andere Rettung auf dem Markt. Auch ungeübten Packern gelingt es, sie auf das nötige kleine Volumen zu packen, das die meisten Container heute erfordern. Mein Kompliment an Niki Kurcz, der die PENTAGON entwickelt hat: richtig gute Arbeit!

Und das Konzept des BEAMER?

Der erste BEAMER kam 1994 heraus. Er ist bis heute ein Rogallo-Flügel, das heißt er ist grundsätzlich lenkbar und entwickelt einen gewissen Auftrieb, der die Sinkgeschwindigkeit weiter reduziert. Der Ur-BEAMER hatte 38 qm und war nach Fallschirmstandards gebaut. Er wog 2,9 kg, war zu 100 Prozent freifalltauglich und ist praktisch unzerstörbar. Ich kenne Piloten, die diesen Retter bis heute nutzen – und das auch guten Gewissens tun können.

Grundsätzlich verfügt der BEAMER über

deutlich mehr Fläche als alle übrigen Retter, was per se die Sinkgeschwindigkeit reduziert. Die Crux am BEAMER 3, die aktuelle Version, ist die Tatsache, dass er sozusagen »vorgebremst« gepackt ist und gar nicht so viel Vorwärtsfahrt entwickelt. In angebremsen Zustand fliegt er nach unseren Messungen gerade mal 3 bis 4 km/h schneller als eine Kreuz- oder Rundkappe, sinkt im Vergleich aber um bis zu 30 Prozent langsamer. Übrigens driftet, beziehungsweise gleitet jeder Rettungsschirm ein wenig. Auch Rundkappen entwickeln durch den Öffnungsimpuls Vorwärtsfahrt und unterschreiten in den meisten Fällen auch nur deshalb das von den EN-Norm geforderte maximale Sinken von 5.5 m/sec.

Ich selbst fliege nur und immer mit dem BEAMER. Ich empfehle ihn Piloten, die sich mit dem Szenario, die Rettung in der Praxis werfen zu müssen, enger auseinandersetzen.

Also: die PENTAGON empfehlst du für Piloten, die nach dem Retterwurf eher passiv bleiben, und den BEAMER für jene, die nichts dem Zufall überlassen wollen. Was tust du denn genau nach der Auslösung?

Urs: Du wirfst ja den Retter, weil dein Hauptschirm nicht mehr flugtauglich ist. Nach der Öffnung des Retters »kämpfen« Haupt- und Rettungsschirm miteinander. Sobald der Retter offen ist, muss daher der Hauptschirm sofort am Fliegen gehindert werden – das gilt für alle Systeme. Dies geschieht am besten über einen B-, C- oder sogar Fullstall. Einseitige Eingriffe sind dabei kontraproduktiv. In dieser Konstellation sinkt auch der vorgebremste BEAMER nahezu senkrecht und äußerst pendelstabil, die Sinkwerte bleiben extrem tief. Weitere Interaktionen sind nicht mehr notwendig. Bis hier spreche ich gerne vom »Pflichtprogramm« und empfehle jedem/r Piloten/in, dieses möglichst zu Beginn der Pilotenlaufbahn unter sachkundiger Anleitung zu trainieren. Wer nach dem Retterwurf passiv bleibt, kann mit jedem Rettungssystem Überraschungen erleben.

FÜNF ECKEN FÜR MEHR SICHERHEIT:

Die Pendelstabilität eines Retters gehört zu den wichtigsten Sicherheitskriterien, da bei starkem Pendeln eine zusätzliche Dynamik entstehen kann, wenn der Pilot am Retter »einschlägt«. Die asymmetrische Konstruktion der PENTAGON mit fünf Ecken verhindert das Aufschaukeln des gesamten Systems, weil jede Pendelbewegung im Ansatz durch ein Abkippen in eine andere Bewegungsrichtung gebremst wird.

GEFAHR

»WASSERSCHADEN«:

Viele Piloten wissen nicht, dass sich Nässe erheblich auf einen Rettungsschirm auswirken kann.

1. Die Porosität des Gewebes kann zunehmen. Dadurch steigt die Sinkrate und möglicherweise ändert sich auch die Geometrie des Retters, was zu stärkeren Pendelbewegungen führt.
2. Es gibt Leinen, die ihre Länge erheblich verändern, wenn sie erst nass und dann wieder getrocknet werden. Die daraus resultierende Geometrieänderung kann zu stärkerem Pendeln, schnellerem Sinken und/oder längeren Öffnungszeiten führen. Sowohl der BEAMER als auch die PENTAGON werden aus wasserbeständigen Materialien gefertigt und können nach einer Wasserlandung und SORGFÄLTIGEM Trocknen mehrfach geworfen werden. Das gilt keineswegs für alle Retter. Bei der Zulassung eines Retters nach der EN-Norm 12491 spielt die Wasserbeständigkeit der Materialien bislang keine Rolle.

PENTAGON LIGHT?

GIBT ES DA SCHON MEHR INFO?



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

FÜNF ÖFFNUNGSSCHLITZE FÜR EINE SCHNELLE ÖFFNUNG:

Fünf Öffnungen sorgen für zusätzliche Belüftung in der Öffnungsphase. Die Öffnung erfolgt schneller und zuverlässiger als bei herkömmlichen Rettungsschirmen. Dies ist nicht nur in Bodennähe entscheidend, sondern reduziert auch die Gefahr, dass sich der Rettungsschirm – vor der Öffnung – in den Leinen des Gleitschirms verhängt.

Bei ausreichender Höhe folgt beim BEAMER jetzt das »Kürprogramm«. Mit der freien Hand (die andere hält den gestallten Schirm) lässt sich eine Steuerleine des BEAMERS betätigen und so einem Hindernis ausweichen. Dadurch, dass die gegenüberliegende Steuerleine in der vorgebremsten Öffnungsstellung verbleibt, lässt sich der BEAMER mit nur einer Hand in alle Richtungen dirigieren. Die andere Hand bleibt bis zur Landung fest an den Tragegurten oder Bremsen des Gleitschirms.

Verfüge ich über ein Schnelltrennsystem oder Kappmesser, so lässt sich durch das Abtrennen des Gleitschirms das volle Potenzial des BEAMERS ausschöpfen. Aber das will natürlich geübt werden.



QR-Code zu https://www.youtube.com/watch?v=q9eJoXZ_E&t=9s

Eine immer wieder diskutierte Frage ist jene nach der Größe des Rettungsschirms: Was empfehlst du?

Urs: Hier spielen zwei Faktoren eine Rolle: Öffnungszeit und Sinkgeschwindigkeit. Die aktuelle EN-Prüfnorm sieht eine Öffnungszeit von maximal vier Sekunden vor. In der Praxis erreichen das fast alle Testmuster. Nur bei Tandem-Rettungen kann es schon mal eng werden. Dank der heute üblichen Konstruktionen und leichten Materialien sind die Öffnungszeiten generell erfreulich kurz geworden. Bei der PENTAGON und dem BEAMER konnten wir übrigens keine unterschiedlichen Öffnungszeiten bei unterschiedlichen Größen feststellen. Das Argument, dass eine größere Fläche deutlich länger brauche, um sich komplett zu öffnen, halte ich für überholt.

Was die maximale Sinkgeschwindigkeit angeht, so rate ich hier dringend zum Nach- bzw. Umdenken: Die EN-Norm schreibt 5,5 m/s als Maximum vor – und zwar auf Meereshöhe (berechnet vor Ort

aufgrund von Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftdruck). In der Praxis wirft man seinen Retter aber nicht bei Laborbedingungen auf Meereshöhe, sondern – und das ist ja des Wesen des Gleitschirmfliegens – meist in der Höhe, bei turbulenten Bedingungen und mit angehängtem Gleitschirm.

Mit der von der EN verwendeten Formel und den zur Verfügung stehenden Wettermessstationen lässt sich die maximale Zuladung in unterschiedlichen Höhen einfach berechnen: Während ein bestimmtes Rettungsgerät auf Meereshöhe mit einer Anhängelast von 130 kg mit 5,5 m/s sinkt, beträgt dessen maximale Anhängelast für den gleichen Sinkwert auf 2000 m ü M. 108 kg und auf 3500 sogar nur noch 92 kg! Daher empfehle ich, herkömmliche Rettungsgeräte bis maximal 25 Prozent unter die geprüfte Anhängelast zu beladen.

Durch die generell niedrigeren Sinkwerte des BEAMER (3,7 m/sec bei 130 kg laut EN-Messung) kann der Rogallo da-

gegen bedenkenlos bis an die Gewichts-obergrenze beladen werden.

Anderes Thema: Lebensdauer. Wann muss ein Retter ersetzt werden?

Das bestimmt der Hersteller selbst. Bei den meisten sind es zehn plus zwei Jahre (nach zusätzlicher Prüfung), so auch bei der PENTAGON. Beim BEAMER sind es zwölf plus zwei Jahre.

Gibt es in dieser Hinsicht Unterschiede zwischen normalen und Leichtrettern?

Allerdings! Der derzeitige Trend zum teils extremen Leichtbau bereitet mir ernsthafte Sorgen! Die Retter sind heute nur noch halb so schwer wie vor fünf oder sechs Jahren. Alle wollen leicht, leicht und ein Mini-Packmaß. Dabei bewegen wir uns mittlerweile an oder vielleicht sogar jenseits der Grenze des Vertretbaren.

Ich bin immer wieder bei Testabwürfen bei der Zulassungsstelle dabei. Früher riss da kaum mal eine Rettung, heute gehen die Testmuster reihenweise kaputt. Auch unsere Erfahrungen in der High

Adventure-Werkstatt bestätigen das: Wenn früher ein Pilot mit seinem Retter im Baum landete, war das größte Problem meistens das Harz im Tuch. Aber der Schirm war strukturell noch OK. Heute sind sie fast alle kaputt. Bei unbenutzten Superleicht-Rettungen beobachten wir beim Packen manchmal schon nach ein oder zwei Jahren Unregelmäßigkeiten! Man sollte sich daher nie auf den gepackten Retter setzen und extrem achtgeben, dass er nie feucht oder schmutzig (Sand) wird. Das kann am Start- oder Landeplatz durchaus mal passieren. Und ich will jeden davor warnen, nach einer Landung im See im Rahmen eines Sicherheitstrainings seinen nassen Retter zum Trocknen durch die Gegend zu ziehen. Nasse Leichtretter können schon beim Aufnehmen beschädigt werden. Wenn ich mir vorstelle, wie die jetzt aktuellen Superleichtrettungen in zehn Jahren aussehen, mache ich mir wirklich Sorgen!

Meine Botschaft lautet grundsätzlich: Kaufe Fläche und reize diese nicht bis zur Gewichtsobergrenze aus. Ziehe 20 bis

25 Prozent von dem zugelassenen Gesamtabfluggewicht ab, damit wird auch ein Abgang in großer Höhe nicht zum Albtraum. Und wer nicht regelmäßig zu Fuß geht, sollte sich in jedem Fall einen normalen Retter kaufen.

Vielen Dank Urs für die ehrlichen Worte und immer happy landings – egal ob am Retter oder mit dem Hauptschirm.

Urs Haari ist mit seiner Firma High Adventure seit 1990 NOVA-Importeur in der Schweiz. Urs flog viele Jahre erfolgreich in der Schweizer Nationalmannschaft, ihm gelang der erste Flug der Gleitschirmgeschichte über mehr als 200 km (bereits 1990 mit dem Ur-PHANTOM), und er zählt heute zu den besten Streckenfliegern der Welt. Urs ist außerdem Entwickler des lenkbaren Rettungsschirms BEAMER, aber zugleich auch ein großer Freund der PENTAGON.



NOVA PILOTS TEAM

VIEL MEHR ALS NUR GUTE PILOTEN ...

2006

gründeten

wir das **NOVA Pilots Team**. Es unterscheidet sich bis heute fundamental von alle anderen Piloten Teams: Es geht ums Streckenfliegen, um »normale« Piloten, um Team Spirit und vor allem: um Schirme für normale Piloten. Till Gottbrath, seit Anfang an »Capitano« des Teams, erzählt.



In den neunziger Jahren engagierte sich NOVA massiv in der Wettkampfszene. Die besten Wettkampfpiloten der Welt flogen die Schirme aus Tirol. Mit großem Erfolg

zogen sie von einem Weltcup-Event zum nächsten. NOVA gewann in Serie die Konstrukteurswertung des PWC. 1995 war mit dem XENON die Überlegenheit so erdrückend, dass NOVA-Piloten im PWC doppelt so viele Punkte sammelten wie der gesamte Rest des Feldes zusammen! Zehn Jahre später wendeten wir uns komplett von der Wettkampffliegerei ab. Wie kam das? Was war passiert?

Meine eigene fliegerische Vita steht fast exemplarisch für die Entwicklungen, die zu dieser Entscheidung führte. 1986 hatte ich zum ersten Mal an den Leinen eines Gleitschirmes »herumgerissen«. Mit dem echten Fliegen – oder sagen wir besser »Abgleiten« – begann ich 1987. Die Schirme der frühen Jahre flogen so schlecht, dass man Hochleister fliegen »musste«. Die gültige Formel lautete damals: normaler Schirm = sofort wieder landen; Hochleister = etwas später landen. Also flog ich, wie alle Piloten, die sich nicht mehr für Anfänger hielten, einen Hochleister.

Wenn ich heute zurückblicke, wird mir ganz schummerig: Einige Schirme waren abenteuerliche Konstruktionen, ich hatte

keinerlei Erfahrung, und ich hatte keinerlei Wissen. Aber am Schlimmsten war: all dies war mir nicht einmal bewusst! Angeichts dieser an sich ungesunden Portion Ignoranz, hatte ich unglaubliches Glück: Ich überlebte diese Phase nicht nur, ich überlebte sie sogar, ohne mir wehzutun. Aber mehr als einmal hatte ich großes Glück, bzw. die Hose gestrichen voll. Und so ging es nicht nur mir...

WEIT VON DER BASIS ENTFERNT

Derweil stieg der Anspruch, den die Wettkampfschirme an ihre Piloten stellten, immer weiter. Das führte dazu, dass die Schar der Wettkampfpiloten zusehends schrumpfte. Irgendwann interessierten sich nur mehr wenige dafür. Die Spitze hatte sich weit von der Basis entfernt. Sehr weit, für viele zu weit. Weißt du wer Weltmeister im Gleitschirmfliegen ist? Deutscher Meister? Schweizer oder österreichischer Meister? Diese Fragen stellten wir 2005/06 nicht nur uns selbst, sondern auch den Fliegerfreunden. Nur sehr selten antwortete jemand richtig, in meinem Club, den Kampenwandfliegern, niemand. Und ich wage zu behaupten, dass sich daran bis heute nicht viel geändert hat. Ganz ehrlich: Weißt du, wer aktuell Weltmeister ist?

Da stellte sich uns bei NOVA die logische Frage: Bringt es überhaupt noch etwas, sich im Wettkampfsport zu engagieren?

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass wir damals pro Jahr eine gute Million Schilling in das Wettkampf-Team investierten... (für alle Jüngeren: das war die Währung Österreichs vor der Einführung des Euro: über 72.000 Euro). Ich erinnere mich nicht mehr genau, wer es sagte, aber irgendwer meinte mal: »Wettkampfschirme bauen ist für den Konstrukteur wie onanieren und dabei Geldscheine verbrennen.«

Parallel liefen noch zwei andere Entwicklungen: 1. Das Streckenfliegen blühte auf. Die Dokumentation per GPS war mittlerweile viel einfacher als zuvor das »Gewürge« mit Kamera sowie Start- und Landezeugen. Einfach anmelden, Track aufzeichnen, hochladen, mitmachen. Man muss als unabhängiger Streckenflieger auch nicht bei zweifelhaften Verhältnissen ganze Wochenenden oder gar Wochen am Ort eines Wettkampfes ausharren, während auf der anderen Seite der Alpen bestes Flugwetter herrscht. Nicht zuletzt kann ich mich mittels GPS-Track, wenn es mir um sportlichen Ehrgeiz geht, einfach mit den Piloten in derselben Schirmklasse und sogar am selben Berg bzw. demselben Tag messen. Uns wurde bei NOVA klar: das Streckenfliegen interessiert viel mehr Piloten als das klassische Wettkampffliegen.

ENDLICH OHNE BREMSSPUREN FLIEGEN

Entwicklung Nummer Zwei: DHV 1-2 Schirme (heute EN/LTF B) flogen mittlerweile so gut, dass man damit tatsächlich auf Strecke gehen konnte. 2003 hatte ich mit dem NOVA CARBON zum ersten Mal das Gefühl, dass ich damit weiter fliegen konnte. Ich entdeckte das Fliegen neu und richtig. Gleitschirmfliegen ohne Angst, ohne Bremsspuren in der Hose! Was sich mit dem CARBON abzeichnete, bestätigte sich in den folgenden Jahren mit dem ARTAX und manifestierte sich mit dem MAMBOO (allesamt DHV 1-2 Schirme) sowie später der MENTOR-Serie.

Zu meiner eigenen Überraschung stellte ich weiterhin fest: Mit meinen begrenzten Fähigkeiten konnte mit diesen B-Schirmen weiter fliegen als mit einem Hochleister. Wie das? Weit fliegen heißt vorrangig, das Landen so lange es irgendwie geht zu vermeiden. Bist du lang genug in der Luft und dümpelst nicht

nur im Hausberg herum, wirst du auch einigermaßen weit kommen. Mit den damaligen DHV 2 oder 2-3 Schirmen erlebte ich ziemlich regelmäßig Situationen, in denen mir nicht ganz wohl zumute war. Manchmal fühlte es sich so mulmig an, dass ich mich zum Landen entschloss. Noch häufiger hatte ich einfach meine Körner verschossen, war mein Tank leer. Die Hochleister verlangten mir soviel meiner beschränkten Konzentrationsfähigkeit ab, dass ich als Folge flugtaktische Fehlentscheidungen traf. Und schon stand ich am Boden. Abgesoffen. Nix war's mit dem erhofften weiten Flug.

RADIKALER RICHTUNGSWECHSEL

All dies führte 2005/06 bei NOVA zu der strategischen Entscheidung, sich nicht mehr in der Wettkampfszene zu engagieren. Wir beschossen: 1. NOVA wird

DIE Streckenflieger-Marke! 2. Wir konzentrieren unsere Ressourcen auf die Entwicklung von Schirmen für »Normalpiloten« (heute EN A bis EN C).

Um dies nicht nur mit geeigneten Schirmen zu untermauern, begannen wir die Vision des NOVA Pilots Team auszubringen. NOVA-Chef Wolfi Lechner machte mich kurzerhand zum Team Captain. Fliegerisch war ich dafür absolut nicht qualifiziert, aber Wolfi meinte nur: »Das macht nichts. Du kannst gut organisieren und kommunizieren, das ist wichtiger. Außerdem soll das NOVA Pilots Team auch Stories generieren, die du als PR-Mensch dann kommunizierst. Das passt schon.« Also gut...

Ziel des NPT war es also nicht, eine Gruppe elitärer, zusammengekaufter Spitzenpiloten zusammenzustellen. Wir suchten Piloten, die ebenfalls erkannten, wie gut DHV 1-2 Schirme mittlerweile flogen und das auf Strecke unter Beweis stellten. Piloten, die anderen Gleitschirmflie-

Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque





gern – egal, welche Schirmmarke diese fliegen – gerne mit Erfahrung, Tipps und Informationen zur Seite stehen. Piloten, die die Faszination und die Begeisterung für die einfachste Form der Fliegerei mit einem Leuchten in den Augen mit andern teilen. Ehrliche Piloten, die auch zugeben konnten, wenn sie mal Angst hatten. Und vor allem auch: einfach nette »Kerle« (egal welchen Geschlechts).

MEHR ALS MESSBARE LEISTUNG

Dabei war und ist es so, dass sich unsere Team Piloten nicht ausschließlich über messbare sportliche Leistung definieren. Natürlich soll ein Team Pilot ordentlich fliegen können, aber ebenso wichtig erachten wir seine Persönlichkeit, das allgemeine Engagement, ob jemand gute Fotos oder Videos macht, Artikel veröffentlicht, sich in den Social Media engagiert usw. Auch gibt es weitere Spielregeln wie Fairness, Offenheit, Ehrlichkeit, Hilfsbereitschaft & Co.

Anfangs wussten wir weder, ob wir die Marktentwicklungen richtig einschätzen, noch ob das Konzept und die Vision des NPT funktionieren würden. Also beschränkten wir das NPT zunächst auf den deutschsprachigen Raum und sprachen

nur Piloten an, die ohnehin schon mit NOVA-Schirmen auf Strecke gingen. Die Team-Vision des freundschaftlichen Miteinanders funktionierte sofort. Wir verspürten aufgrund der sorgfältigen Auswahl der Leute gleich einen tollen Team-Spirit, ein Familiengefühl – nur ohne miesepetrig alte Tanten. Auch die erhofften sportlichen Erfolge stellten sich ein. Im Juni 2006 schlugen zwei Flüge wie eine Bombe in der Streckenfliegerszene ein: Den beiden jungen Schweizern Marcel Dettling und Adrian Lutz gelangen im Wallis mit einem MAMBOO die ersten jemals mit einem Standardklasse-Schirm geflogenen FAI-Dreiecke von über 200 km. Uns dämmerte: Wir setzen auf das richtige Pferd! Das Streckenfliegen hob ab, wir hatten das richtige Konzept, die richtigen Piloten an Bord, und mit dem MAMBOO sowie ab 2007 der MENTOR-Serie die passenden Schirme im Programm.

ES WÄCHST UND GEDEIHT

Nach den Anfangserfolgen beschlossen wir, das Team zu internationalisieren. Später kamen die Juniors (Piloten bis maximal 25 Jahre) hinzu, ein französisches Sub-Team, in der Schweiz das High Ad-

venture Serial Team (HAST) sowie 2016 das deutsche Flachland-Team. Speziell die Juniors bereiteten uns immer wieder große Freude. Ein wenig fühle ich mich wie ein stolzer Vater, wenn ich sehe, was aus »meinen« Jungs geworden ist. Paul Guschlbauer, Aaron Durogati, Peter Gebhard, Simon Oberrauner, Theo Warden, Idris Birch, Markus Anders, Ferdinand Vogel – sie alle gehörten mal zu unserem Nachwuchs-Team. Keine Angst, ich bin nicht so vermessen zu glauben, dass NOVA oder ich wesentlich zum Erfolg der Burschen beigetragen hätten. Das lag vor allem an ihrem Talent, ihrem Trainingseifer und ihrer Einstellung. Aber vielleicht konnten wir ihnen Freude, Begeisterung, Motivation und einen Spitzer Vernunft mitgeben... Jedenfalls sind wir einander noch immer freundschaftlich verbunden – unabhängig davon, wer in wessen Diensten steht. Freundschaft, Respekt und die Begeisterung wiegen mehr als die Marke, die man gerade fliegt.

Hinter dem NOVA Pilots Team steckt eine Menge Arbeit. Ein solches Team ins Leben zu rufen und dann zu einem aktiven Team zu formen, bedeutet »dran bleiben«, anschieben, animieren – immer und immer wieder. Daniel Tyrkas, einer der besten Wettkampf- und Streckenpiloten Deutschlands, machte uns mal ein nettes Kompliment, als wir gemeinsam mit der Seilbahn zum Startplatz fuhren: »So ein Team wie NOVA hätte jeder Hersteller gerne. Ihr habt ein Konzept, sportlichen Erfolg und eure Leute sind einfach gut drauf.« Ein schönes Kompliment, denn Daniel arbeitete damals bei Swing im Marketing.

EN B Schirm-Fliegen ist gesellschaftsfähig. Was mich persönlich freut, ist die Tatsache, dass wir mit dem NPT dazu beigetragen haben, dass man auch als EN B-Schirmpilot absolut ernst genommen wird. Vor zwölf, dreizehn Jahren wurde ich am Landeplatz von den Jungs mit den gestreckten Hochleistern eher belächelt: »Na Kleiner, durftest du heute auch mal mitspielen?« Heute wird kein Intermediate-Pilot mehr von oben herab belächelt, denn man kann auch mit MENTOR & Co sehr, sehr weit fliegen... Man kann ein absolut respektierter Pilot sein, ohne Hochleister fliegen zu müssen.

Aus der Sicht eines Gleitschirmherstellers hat dieser Gesinnungswandel auch einen wirtschaftlich Aspekt: Die Zahl der aktiven Piloten bleibt in den Alpen seit Jahren relativ stabil. Es werden regelmäßig neue Piloten ausgebildet, aber es hören umgekehrt fast ebenso viele wieder auf. Einige, weil sich ihre Interessen verschieben, Beruf, Familie etc. Aber sicherlich auch einige, weil sie unschöne Erlebnisse hatten. Erlebnisse, die ihnen mit einem gutmütigeren Schirm vielleicht erspart geblieben wären... Insofern begrüßen und fördern wir es, dass Piloten einander akzeptieren, egal welche Schirmkategorie sie fliegen.

Das NPT betrachte ich als eine gefestigte, solide Truppe. Man kennt sich, man schätzt sich – und es ist einfach super, rund um den Globus Kontakte zu haben. Viele Piloten sind schon Ewigkeiten dabei und das jährlich am ersten Oktober-Wochenende stattfindende Team Meeting hat bei den meisten von uns einen ebenso festen Platz im Kalender wie Weihnachten und Neujahr.

An dieser Stelle möchte ich mich deshalb bei meinen Teamkollegen für dieses wunderbare Miteinander bedanken. Und bei NOVA, dass es das NPT überhaupt gibt. Es macht einfach richtig Spaß und ich freue mich riesig auf alles, was noch vor uns liegt. ○

(WO)MEN IN RED

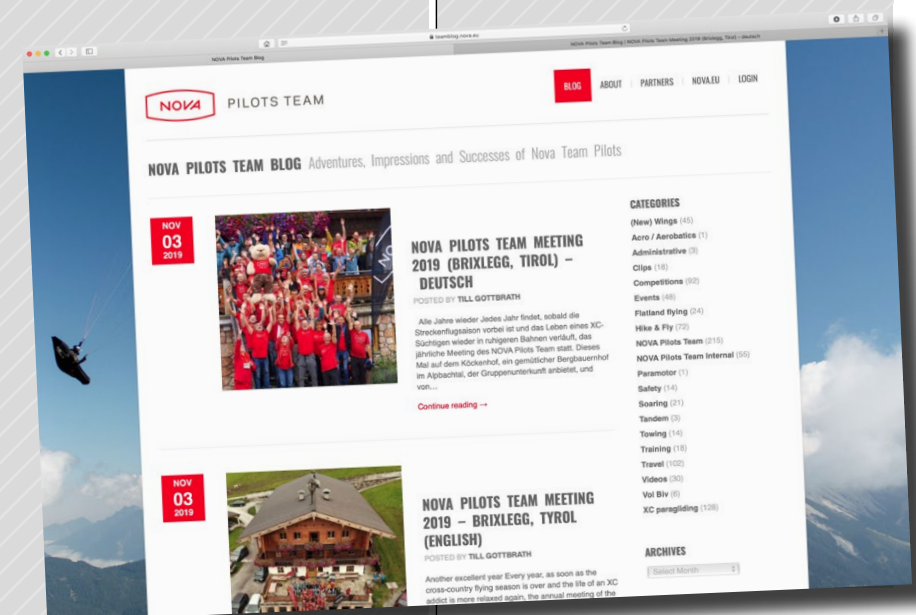
Erfahre mehr über das NOVA Pilots Team auf www.nova.eu/de/pilots-team/. Hier liest du über die Werte und Ziele, wer alles zum Team gehört, sowie ein wenig Historie.

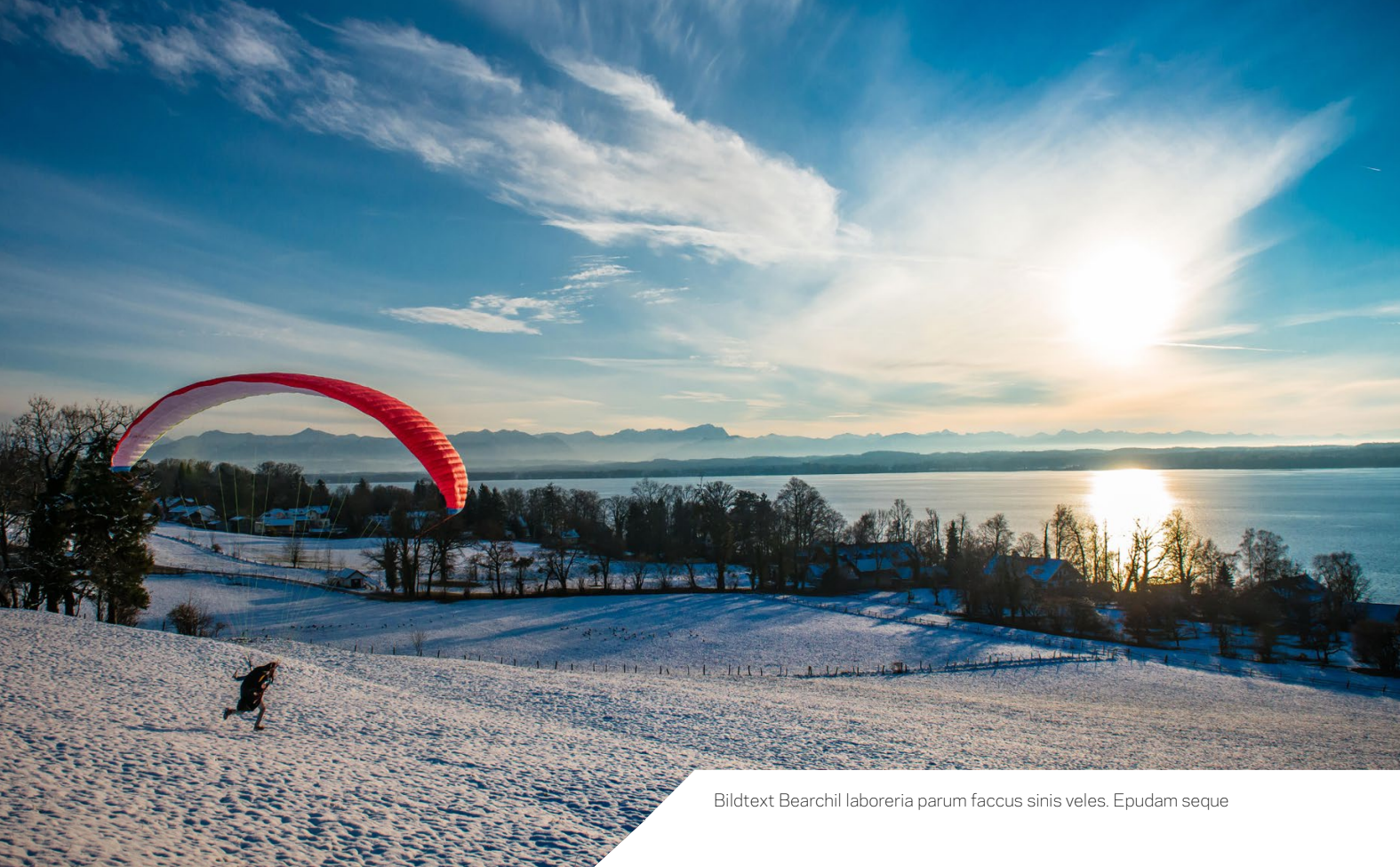
Richtig Zeit verbringen kannst du mit dem NOVA Pilots Team-Blog, den es seit 2009 gibt. Die Team Piloten berichten dort von ihren Erlebnissen und Abenteuern. Ein lebhaftes Zeugnis des Team Spirit. teamblog.nova.eu/



WIE WIRD MAN NOVA TEAM PILOT?

Viele Wege führen nach Rom, bzw. Terrassen, Österreich: Sportlich gute Leistungen sind der offensichtlichste Weg ins Team. Aber wir freuen uns auch über Leute, die gute Fotos und Videos machen, Artikel schreiben und sich auf Social Media engagieren. Wichtig: Wer sich für das Team bewirbt, muss unsere Werte teilen und nach außen tragen. Wir erwarten Engagement, Ehrlichkeit, Integrität, Zuverlässigkeit, Begeisterung, Fairness, Loyalität, Hilfsbereitschaft, Einsatz, gute Kommunikationsfähigkeit sowie Freude am Team. Dass dir die Marke NOVA sympathisch sein sollte, versteht sich von selbst. Da es das NPT schon so lange gibt, sind wir bereits ein großes Team. Mit Ausnahme einiger Länder, in denen wir noch Lücken haben, sind wir sehr dicht besetzt. Wenn Du jedoch überzeugt bist, dass genau Du uns noch fehlst, dann sende eine E-Mail an Till Gottbrath: till@nova.eu PS: Team Pilot sein heißt nicht nur nehmen, sondern auch geben. Leute, denen es nur um einen billigeren Schirm oder den eigenen Vorteil geht, brauchen sich nicht zu bewerben.





Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

SEI WÄHLERISCH UND HÖRE AUF DICH SELBST!

Tipps zum Kauf eines neuen oder gebrauchten Gleitschirms

Per Facebook, Telefon oder E-Mail und bei den Testivals erhalten wir immer wieder Fragen von Piloten zum Thema Schirmkauf. Hier findest du die Antworten auf die wichtigsten, immer wieder gestellten Fragen.

Die Frage nach dem besten Schirm ist so alt wie das Gleitschirmfliegen selbst. Und natürlich: jeder Gleitschirmhersteller baut »den« besten Schirm. NOVA auch. Die Schlüsselfrage ist nur: für wen?

Viele Faktoren spielen eine Rolle bei der Wahl des Schirms: die Zufriedenheit der Vereinskollegen, Image, Erfolge in den Online-Contests, Tests in Magazinen und auf Webseiten, Wettkampfsiege, Empfehlungen der Flugschule, die Sympathie für eine bestimmte Marke, das Vertrauen, das bereits am Übungshang

entstand, das Design und die Farbe (oh ja, diese Faktoren, so null und nichtig sie sein sollten, darf man nicht unterschätzen), und, und, und.

Der »beste« Schirm ist jener, dessen Eigenschaften am besten zu dem passen, was du dir als Pilot wünschst, was zu deinem bevorzugten Einsatzgebiet passt und zu deinem Flugstil. Es gibt Schirme, die sind, je nach Blickwinkel, mittelsam bzw. nervös oder gedämpft bzw. langweilig. Beim Kurvenflug sind sie agil bzw. giftig oder träge bzw. beruhigend. Es liegt an jedem einzelnen Piloten, herauszufinden, was ihm persönlich zusagt. Anhand dieses Profils gilt es dann, den richtigen Schirm zu finden.

Lasse dich dabei nicht zu sehr von dem beeinflussen, was andere sagen, nicht von den Herstellern, nicht von Beiträgen im Forum, das vor Unsachlichkeit nur so strotzt, nicht vom Tratsch am Stammtisch (wer gibt schon zu, dass ihm sein neuer Schirm nicht gefällt!?) und auch

nicht zu sehr von der Flugschule, denn sie wird in der Regel nur jene Marken anpreisen, die sie auch verkauft.

Tipps zum Testen

Das ultimative Kriterium sollten eigene Erfahrungen sein, deine Testflüge. Dabei gilt es, ein paar Dinge zu beachten:

○ **Gurtzeug:** Das Gurtzeug und seine Einstellung hat erheblichen Einfluss auf das »Feeling« des gesamten Systems. Ändere niemals zwei Parameter zugleich. Fliege einen unbekannten Schirm immer mit dem vertrauten Gurtzeug.

○ **»Neutralisiere dich«:** Grundsätzlich fühlt man sich mit dem vertrauten Equipment schon deshalb wohl, weil man es kennt. Jeder neue Schirm wirkt zunächst etwas fremd und anders. Der Testflug sollte daher länger dauern als nur ein kurzer Abgleiter.

○ **Wetter:** Es gibt »bockige« Tage mit starkem Wind, Windscherungen, kräftiger Thermik oder allem zusammen. Ein Testschirm, der just an einem solchen Tag geflogen wird, wird dir mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zusagen. Versuche an solchen Tagen, sowohl den neuen Schirm als auch deinen alten zu fliegen. Nur so bekommst du einen Vergleich. Umgekehrt solltest du deinen neuen Schirm aber unbedingt auch an thermisch aktiven Tagen fliegen. Bei entspannten Bedingungen fühlt sich fast jeder Schirm schön an! Immer wieder erleben es die Flugschulen, dass im Mai/Juni Kunden den neuen Schirm, den sie im Januar toll fanden, umtauschen und downgraden wollen. Das bedeutet in der Regel einen hohen Wertverlust und persönlichen Frust.

○ **Flächenbelastung:** Sie hat großen Einfluss auf das Fluggefühl (dazu unten mehr).

Du kannst NOVA-Schirme bei unseren Partnern für Probeflüge ausleihen (siehe www.nova.eu/de/try-buy/). Außerdem nehmen wir an einer Vielzahl von Testivals teil (siehe www.nova.eu/de/service/toni-on-tour/). Bei diesen Testivals erle-

ben wir es regelmäßig, dass Piloten, die eigentlich keine NOVA-Flieger sind, mal probeweise einen unsere Schirm testen – und begeistert sind. Mache dich bei deinen Testflügen frei von Markendenken. Sei offen, dann wirst du den besten Schirm finden. Den besten Schirm für dich und deine Art zu fliegen.

Welche Schirmkategorie kann/soll ich fliegen?

Die Kategorien A, B, C, D und CCC geben eine ungefähre Orientierungshilfe. Es gab und gibt aber auch immer wieder Schirme, die am extremen oberen Rand ihrer Klasse liegen, während wiederum andere sehr gutmütige Vertreter ihrer Klasse sind.

Tipp: Sei lieber auf der sicheren Seite und fliege einen Schirm, unter dem du dich wohl und sicher fühlst – und zwar auch, wenn die Thermik mal richtig balzt! Damit hast du am meisten Spaß und wirst auch erfolgreicher fliegen – insbesondere auf Strecke. Der Glaube, dass man mit einem höher klassifizierten Schirm sofort auch »besser« fliegt oder weiter kommt, ist ein absoluter Irrglaube. Nicht selten geht man mit dem falschen

Schirm viel eher landen oder redet sich ein, dass das Wetter nicht passt...

Kann ein Anfänger Unterschiede zwischen einzelnen Schirmmodellen spüren?

In den ersten Tagen am Übungshang ist ein Anfänger mit so vielen Dingen beschäftigt, dass er nur wenig über seinen Schirm sagen kann. Alles ist neu und ungewohnt. Aber schon nach ein paar Stunden und Flügen bekommt man ein Gefühl für den Schirm. In dieser Phase prägt sich bei viele Piloten die Vorliebe für ein bestimmtes Modell / Marke aus, mit dem er am Übungshang gut zurecht kam. Das ist grundsätzlich nicht falsch und überaus verständlich. Man ist aufgeregt und noch etwas unsicher, da will man alle Störfaktoren – und ein unbekannter Schirm ist ein potenzieller Störfaktor – ausschließen oder zumindest reduzieren. Auf der andere Seite empfiehlt sich von Anfang an, offen zu sein und dadurch auch das eigene Gefühl zu entwickeln. Ja, Anfänger können sehr wohl Unterschiede spüren.



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Soll ich meinen (ersten) Schirm bei einer Flugschule kaufen?

Kaufst du einen Neuschirm, wirst du ihn bei der Flugschule (= Händler) kaufen müssen. Die etablierten Gleitschirmmarken verkaufen nicht direkt an Endkunden. Dafür erwarten sie von den Flugschulen aber auch, dass sie einen guten Service bieten und sich wirklich um ihre Kunden kümmern.

Bei einem Gebrauchtschirm verhält sich das ähnlich wie mit einem Gebrauchtauto: Wer bei einer Flugschule kauft, kann ziemlich sicher sein, dass der Flügel OK ist. Und wenn mal was sein sollte, geben sich gute Flugschulen die größte Mühe, das Problem zu lösen und den Kunden glücklich zu machen. Wer den Gebrauchtschirm von privat kauft, zahlt meist weniger, hat aber auch keinen Service und eine gewisse Unsicherheit. Du als Käufer musst entscheiden, was dir wichtiger ist.

Flächenbelastung: Wie groß sollte mein Schirm sein?

Rein rechtlich muss der Schirm so groß sein, dass das Fluggewicht (= Gesamtgewicht von Pilot + Ausrüstung einschließlich Schirm) innerhalb des zugelassenen Gewichtsbereichs liegt. Ob du deinen Schirm aber eher niedrig, in der Mitte oder hoch belastet fliegst, ist eine Sache des Geschmacks und des Einsatzbereichs. Grundsätzlich gilt:

- Hohe Flächenbelastung = höherer Speed, stärkeres Sinken, direkteres Steuerverhalten, mehr Druck auf den Steuerleinen, höhere Resistenz gegen Klapper, aber auch dynamischere Reaktionen, wenn der Schirm mal klappt.
- Niedrige Flächenbelastung = geringere Geschwindigkeit, weniger Sinken, langsames Steuerverhalten mit geringeren Steuerkräften, höhere Klapperanfälligkeit, langsamere und überschaubarere Reaktionen im Falle eines Klappers.

Wir haben innerhalb des NOVA Pilots Team mal gefragt, wer seinen Schirm wie belastet. Die meisten Piloten fliegen ihn an der oberen Grenze. Aber: diese Piloten sind fast allesamt Streckenflieger. An Tagen, an denen man Dreiecke von über 200 km fliegen kann, spielt das geringere Sinken eine untergeordnete Rolle, denn die Steigwerte sind so oder so kräftig. Aber für 200 km muss man schnell fliegen und auch mal gegen Wind gut vorwärts kommen.

Es gibt aber auch Team Piloten, die ihre Schirme in der Mitte belasten. Vor allem unter den Flachland-Piloten ist das der Fall, denn sie fliegen ohnehin häufiger One-ways und das geringe Sinken ist ihnen wichtig. Für einen Einsteiger mag hingegen das Obenbleiben wichtiger sein. Er will Airtime sammeln. Letzten Endes ist es eine Sache des subjektiven Empfindens. Tipp: Probiere den jeweiligen Schirm einfach mal in beiden benachbarten Größen aus bzw. experimentiere mit Wasserballast bis zum maximalen Fluggewicht.

Was kann ich als Laie bei einem Gebrauchtschirm selbst prüfen?

Der Gebrauchtmarkt ist voll und mit etwas Glück und Wissen, kannst du ein echtes Schnäppchen machen.

Ein Auto hat einen Kilometerzähler, aber der kann bekanntlich manipuliert werden. Außerdem sagen die Kilometer nicht alles aus. Viele Kaltstarts, ein sportlicher Fahrstil, viele Kurzstrecken, keine Garage oder viel Streusalz – all dies setzt dem Auto zu. Ähnlich bei einem Gleitschirm: der Verkäufer gibt die Anzahl der Flüge oder der Flugstunden an, aber du weißt nicht, ob das stimmt. Und du weißt außerdem nicht, ob der Schirm vielleicht an der Düne geflogen wurde oder ewig in der Sonne herumlag.

Aber auch als Laie kannst du an einem Gebrauchtschirm eine Menge untersuchen: Fahre mit zwei Fingern an jeder Leine entlang: hat sie »Verdickungen« oder »Löcher« (= Mantel OK, Kern gerissen)? Sind die Verspleißungen bzw. Leinennähte OK? Schau dir die Kappe von außen sorgfältig an und in jede Zelle hinein: Siehst du Risse, Flicker, Reparaturen, offene Nähte oder lose Fäden? Hänge den Schirm im Gegenlicht auf und suche nach Unregelmäßigkeiten. Untersuche besonders sorgfältig die Anströmkante entlang der Zellwände auf Scheuerstellen. Sind die Tragegurte an den Beschleunigerumlenkungen irgendwo angescheuert? Ist die Innenseite der Tragegurt-Karabinerschleife sehr dunkel verfärbt (viel Abrieb = intensive Nutzung)? Schau dir jede einzelne Naht und jeden Aufhängepunkt der Leinen an? Fasst sich das Tuch glatt und seifig an, ist der Zustand vermutlich gut. Greift es sich eher wie Pergament oder Papier, spricht das für ein höheres Alter bzw. höheren Verschleiß (siehe unten).

Wie wichtig sind Check-Protokolle, NTTs usw.?

Extrem wichtig! Der Sinn eines Checks ist es, den Ist-Zustand eines Schirms mit dem Soll-Zustand zu vergleichen und ihn im Bedarfsfall wieder in den Soll-Zustand zu versetzen. Diese Arbeiten werden in einem Protokoll festgehalten.

Wie zu einem gutem Gebrauchtwagen gehört daher auch zu einem guten Gebrauchtschirm die lückenlose Dokumentation aller Inspektionen und Werkstattbesuche. Sei misstrauisch, wenn der Verkäufer dies nicht von vorneherein vorlegt.

Bei NOVA umfassen diese Dokumente die Registrierung des Neuschirms und danach alle NTTs (siehe Seite ??) sowie alle Checks (NOVA Full Service / NFS). In unserer Datenbank sind alle registrierten Schirme mitsamt der NTTs, Checks sowie auch durchgeführten Reparaturen erfasst.

Was kann ich aus den Check-Protokollen herauslesen?

Ein Check besteht üblicherweise aus der Sichtkontrolle der Kappe, der Leinen und der Tragegurte, sowie einer Tastkontrolle der Leinen (siehe auch oben, bei jenen Punkten, die jeder Pilot selbst durchführen kann). Folgende Punkte kann man als Pilot jedoch nicht selbst prüfen, weil die benötigten Gerätschaften fehlen:

- Leinenlängen (Trimmung; siehe auch Seite ??)
- Bruchlast der Leinen
- Weiterreißfestigkeit des Gewebes, gemessen mit einem so genannten Betzometer.
- Luftdurchlässigkeit (Porosität) des Gewebes
Soll ein Check-Betrieb dem Kunden das detaillierte Protokoll in die Hände drücken, auch wenn die Fülle der Informationen vielleicht für Verwirrung sorgt? Oder soll sich der Check-Betrieb auf die

wesentlichen Informationen beschränken, auch wenn diese dem einen oder anderen Piloten vielleicht nicht genug in die Tiefe gehen. Beides hat Vor- und Nachteile. Bei Checks in der NOVA-Werkstatt gibt's letzteres. Auf Wunsch kann aber jeder auch das detaillierte Protokoll bekommen.

Wie wichtig ist Porosität?

Sie ist das wichtigste Maß, wenn es um den Zustand eines Schirms geht. Denn Leinen oder Tragegurte kann man austauschen, das Tuch dagegen setzt der Betriebstüchtigkeit eines Flügels meist das Ende. Achte also im Checkprotokoll vor allem auf die Messwerte der Porosität. Die Prüfung der Luftdurchlässigkeit wird mit Hilfe einer speziellen Textiluhr meist an vier bis fünf Stellen am Obersegel und bei einigen Herstellern auch am Untersegel gemessen. Wo genau, das gibt der Schirmhersteller vor. Mit JDC und Kretschmer gibt es zwei Hersteller so genannter Porosimeter. Sie führen nicht zu identischen Ergebnissen. Bei JDC wird das Tuch nur mit einem Magnetrings fixiert, das Gerät zieht daher mehr Nebenluft. Bei Kretschmer wird die Probe fest eingespannt.

Für NOVA-Schirme gilt:		
Sekunden auf JDC	Sekunden auf Kretschmer	Bewertung der Porosität
>200	>800	neuwertig
100-200	400-800	gut
30-100	100-400	gebraucht
15-30	50-100	stark gebraucht
<15	<50	nicht ausreichend

Wichtig zu wissen: Alle Gleitschirmhersteller legen die Grenzwerte für jeweilige Bewertung selbst fest. Was beim einen noch als »gebraucht« gilt, kann ein anderer schon mal »grenzwertig« nennen. Dafür gibt es einen Grund: Es gibt Schirme / Profile, die auf gealterte Tücher empfindlicher reagieren, sie starten schlechter und sind sackfluganfälliger. Andere Modelle fliegen auch bei hoher Porosität noch verblüffend gut. ○



DIE 200 KM-SCHALLMAUER MIT LTF/EN A-SCHIRM

NOVA Team-Pilot Robert Schaller fliegt 209 km
FAI-Dreieck mit NOVA PRION 3



Schulungstaugliche Schirme fliegen schlecht und wer auf Strecke gehen will, muss »aufrüsten«. Wirklich? Nicht unbedingt. Ein guter Pilot kann einem guten Tag auch mit einem EN A-Schirm sehr weit fliegen: Am 11. August 2015 flog Robert Schaller (GER) mit einem NOVA PRION 3 ein FAI-Dreieck von fast 210 Kilometer Länge. Ihm gelang damit der bis heute punktbeste Flug mit einem EN A-Schirm.

Schulungstaugliche Schirme fliegen schlecht und wer auf Strecke gehen will, muss »aufrüsten«. Wirklich? Nicht unbedingt. Ein guter Pilot kann einem guten Tag auch mit einem EN A-Schirm sehr weit fliegen: Am 11. August 2015 flog Robert Schaller (GER) mit einem NOVA PRION 3 ein FAI-Dreieck von fast 210 Kilometer Länge. Ihm gelang damit der bis heute punktbeste Flug mit einem EN A-Schirm.

Der damals 25-jährige Student startete seinen Rekordflug an der Grente in Südtirol – als Teils eines ganzen Rudels von Kilometerjägern. Robert setzte seine Wendepunkte bei Huben im Iseltal, kurz vor dem Wilden Freiger sowie über dem Abteital. Er landete nach 8:43 Stunden und erreichte bei diesem Flug eine erstaunliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 24 km/h!

Keine Frage, jener 11. August war einer der besten Streckenflug-Tage des Jahres 2015. Der XContest verzeichnet an diesem Datum über 20 FAI-Dreiecke mit dem Startpunkt Grente-Alm, die mehr als 200 Kilometer messen. Dennoch war es kein Tag, an dem es die Kilometer geschenkt gab. Vor allem anfangs blies ein recht kräftiger Ost- bis Nordostwind. Das heißt Robert musste schon auf dem ersten Schenkel von der Grente über den Stallersattel und das Defreggental ostwärts dem PRION 3 die Sporen geben.

Die Belohnung folgte auf dem zweiten Schenkel nach Westen. Für die rund 100 Kilometer zwischen Wendepunkt 1 über dem Iseltal und dem zweiten Wendepunkt am Ende des Ridnauntals brauchte Robert nur gut drei Stunden. Er flog dabei einen Schnitt von fast 33 km/h! Es lohnt sich die Tracks der Top-Flüge

auf dem DHV-XC oder auf dem XContest (besser, weil mehr hochgeladene Flüge) im Detail zu vergleichen. Robert Schaller und sein PRION 3 flogen kaum – bzw. sogar gar nicht – langsamer als viele Piloten auf höherklassigen Schirmen.

Über dem Ridnauntal flogen alle Piloten relativ hoch. Eine durchgehende Wolkenstraße, die manchmal Anlass gab, eine Überentwicklung zu fürchten, erlaubte das Delfinieren.

Auf dem Weg nach Südwesten in die Dolomiten beschloss der PRION-Pilot dank einer Höhe von rund 3900 Metern, bereits über der Kampelespitz die direkte Querung hinüber zur Lüsener Alm zu wagen. Nach rund 14 Kilometer Geraudeauflug erreichte er am Südwestende der Lüsener Alm den Parkplatz Zumis gut 300 Meter über Grund, wo er Anschluss an den nächsten Bart fand.

EN/LTF A PRION

Auch hier lohnt es sich, die Gleitstrecken der diversen Piloten bzw. Schirme im Detail zu vergleichen.

Problem: Viel Schatten, wenig Licht!

Sich den Südflanken der Lüsener Alm ostwärts hangelnd, kam der bislang reibungslos verlaufende Flug über der sonst so zuverlässigen Rippe zwischen Sankt Vigil und Sankt Martin ins Stocken: Der Ostwind schob die an den Westflanken des Kreuzkofel-Massivs kondensierende Feuchtigkeit hinaus über die Talmitte: viel Schatten, wenig Licht.

Hinzu kam, dass in Roberts Haupt-Fluginstrument mittlerweile die Akkus leer waren. Immerhin lief noch das Backup-GPS und auch das Vario piepste noch. Aber der dritte Sektor des FAI-Dreiecks wurde Robert nicht mehr angezeigt. Robert erinnert sich: »Der erste Wendepunkt war präzise geplant. Das Ridnauntal wollte ich aber ursprünglich gar nicht fliegen, sondern eigentlich über Sterzing

in der Talmitte wenden. Damit ergäbe es mit dem Südende vom Kreuzkofel nämlich ziemlich genau ein geschlossenes 200 km FAI-Dreieck. Aber das Ridnaun sah so gut aus und wir waren mit dem schnellen zweiten Schenkel so gut in der Zeit, dass ich spontan nicht widerstehen konnte. Rückblickend hat mir das die »Zwei« vornedran gerettet, obwohl der Kreuzkofel abgeschattet war.«

Da Robert das Grente-Dreieck schon oft und in allen Variationen im XCplanner studiert hatte, wusste er, wo sein dritter Wendepunkt liegen musste: über der Talmitte des Abteitals beim Örtchen Stern. Aber dorthin musste er erst mal kommen. Mühsam gelang es ihm, in schwachen, oft vom Nordostwind zerrissenen Aufwinden wieder Höhe machen. Nach gut zehn Kilometern Richtung Süden erreichte Robert auf rund 2500 Metern Höhe jenen Punkt, den er für den Wendepunkt 3 hielt – richtiger Weise. Würde er es von dort bis zurück ins Antholzer Tal schaffen, ergäbe das ein 230 Kilometer FAI-Dreieck. Aber jetzt war er sich nicht sicher, wie weit er schon war und ob es überhaupt für ein 200er FAI reichen

würde. Denn mittlerweile brauchte Robert dringend Höhe.

Die Hoffnung, an den Westflanken des Gadertals einen Bart auszugraben, ging nicht in Erfüllung. Mehr als verzögertes Sinken gaben ein paar Sonnenflecken nicht her. Robert krebste nordwärts und landete schließlich bei Sankt Martin im Gadertal. Erst am nächsten Morgen folgte beim Auslesen des GPS-Geräts am PC die große Freude: 209,2 Kilometer – Weltrekord für einen EN A-Schirm.

Stellt sich natürlich die Frage, warum ein Spitzenpilot wie Robert Schaller überhaupt mit einem PRION auf Streckenjagd geht. Nein, es war kein Marketing-Wunsch von NOVA. Robert klärt auf: »Ich verbrachte den Winter zuvor längere Zeit auf Reisen und hatte einen großen Teil der Streckenflugsaison bereits verpasst. Zuviel, um in der Gesamtwertung noch gut abzuschneiden. Also suchte ich mir eine andere Herausforderung: das 200 Kilometer FAI-Dreieck mit einem EN A-Schirm.«

EN A 210KM STATISTIK:

Start: xx:xx

Landung: xx:xx

Flugzeit: xx

Schnittgeschwindigkeit: xx,xx km/H

Maximale Höhe: x.xxx m

Links zum Flug:

Tracks von Robert Schallers Flug:
http://xc.dhv.de/xc/modules/leonardo/index.php?name=leonardo&op=show_flight&flightID=661744

www.xcontest.org/2015/world/de/fluge/details/RobertSchaller/11.08.2015/07:59



Robert Schaller stellte mit seinem Flug ein-drucksvoll unter Beweis, dass es durchaus möglich ist, mit Schirmen, die ein sehr hohes Maß an passiver Sicherheit bieten, sehr weit zu fliegen. In der Kommunikation von NOVA wurde der PRION 3 damals als »Allround-Flügel für Aufsteiger« bezeichnet. Wir wollten zum Ausdruck bringen, dass der PRION 3 zwar schulungstauglich ist, aber absolut das Potenzial fürs Streckenfliegen mitbringt und dem Piloten weit über die Schulung hinaus Freude bereiten kann.

Robert Schaller schrieb zu seinem Flug einen differenzierten Kommentar: »Was ich mit diesem Flug sagen will, ist nicht »Leute, fliegt mehr A-Schirme« – ganz und gar nicht. Flieg den Schirm, den du sicher fliegen kannst und der dir Spaß macht. Für alles bis einschließ-

lich 200 km FAI ist die Klassifizierung des Schirms egal. q.e.d.« Und er ergänzt: »Sicherheit ist m.E. immer das Zusammenspiel aus Schirm, Pilotenkönnen und aktueller Wettersituation – und alle drei müssen im Kontext zueinander beurteilt werden. Wer einem (Anfänger-)Piloten erzählt, dass sein Schirm ja eh »sicher« ist, weil er EN-A zertifiziert ist, provoziert damit nur, dass der Pilot irgendwelche dummen Manöver fliegt oder sich in Wettersituationen schießt, die nicht beherrschbar sind.«

Diese Aussage hat heute uneingeschränkte Gültigkeit.

Auch Roberts Rekordflug steht bis heute. Dabei wartet er geradezu darauf, gebrochen zu werden. Moderne EN/LTF A-Schirme gleiten besser und haben eine flachere Polare als noch vor vier Jahren. Und sie machen noch mehr Spaß in der Luft: Bei der gleich hohen passiven Sicherheit, die auch ein PRION 3 bietet, fliegt sich ein PRION 4 agiler und präziser – allerdings ohne, dass er sich dabei nervöser anfühlt. Mal sehen, wie lange Roberts Rekordflug besteht ...

VIEL MEHR ALS NUR VIELE ZELLEN

Als wir 2016 den PHANTOM vorstellten, ging ein Raunen durch die Gleitschirmszene. Ein Low B-Schirm mit über 3000 Einzelteilen, sagenhaften 99 Zellen bei Streckung von nur 5,19 (ausgelegt) – sowie einer überdurchschnittlichen Leistung. Eine Idee nahm Form an.

EN/LTF B

PHANTOM



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

Is heute ist der PHANTOM der technisch aufwändigste Gleitschirm, der je in Serie realisiert wurde. Gerade die Tatsache, dass er eine geringe Streckung hat, macht ihn gegenüber Hochleistern in Sachen Konstruktion so komplex.

Wenn CCC-Schirme 100 und mehr Zellen haben, verteilen sich diese über eine sehr viel größere Spannweite. Die einzelnen Zellen sind somit größer. Auch haben Wettkampfschirme nur zwei Leinen-

ebenen und dadurch insgesamt weniger Diagonalrippen. Der PHANTOM setzt bisher in jeder Hinsicht Maßstäbe: bei den konstruktiven Details, in der Produktion – und auch in der Luft.

Die Idee als solche war 2016 keineswegs neu. Schon vor über zehn Jahren dachte unser R&D-Team darüber nach, wie es wohl wäre, wenn man alles, was man gelernt hat, um einem Gleitschirm mehr Leistung einzuhauchen, in ein Modell mit niedriger Streckung einbauen würde. Aber damals verwarfen wir die Pläne wie-

der: Wir waren uns nicht sicher, ob der Markt einen solchen Schirm annehmen würde, wir scheuten den Entwicklungsaufwand, und wir wussten, dass der Schirm mit den damaligen Materialien zu schwer werden würde.

Heute gibt es leichtere Materialien, wir sind deutlich schneller auf dem Weg vom Reißbrett in die Produktion, und unsere Strömungssimulationen ergeben sehr viel genauere Ergebnisse. Das führte dazu, dass das Team um Philipp Medicus die Idee des Low B-Vielzellers Anfang 2016 wieder aufgriff.

Vision und Realität

Die Ergebnisse der CFD-Simulationen fielen so positiv aus, dass wir beschlossen einen Prototypen zu bauen. Das liest sich so einfach, in der Realität war es jedoch ein »Riesending«. In der Näherei in Ungarn schlug man angesichts der Komplexität der Konstruktion und der fast unüberschaubaren Vielfalt der Einzelteile die Hände über dem Kopf zusammen. Gleichzeitig flammte jedoch der Ehrgeiz auf: Das kriegen wir hin!

Und dann kam er, der erste PHAN-

TOM-Prototyp – und irgendwie ging mit dem Schirm ein Ruck durch die gesamte Firma. Es ist etwas ganz Besonderes, wenn man einen ganz neuen Weg beschreitet und merkt: da entsteht und gelingt uns etwas absolut Außergewöhnliches, etwas Einzigartiges!

Das Konzept der Kombination aus niedriger Streckung kombiniert mit dem radikalen Einsatz aller Konstruktions-Features, die mehr Leistung versprechen, ging auf. Das Testpiloten-Team war absolut begeistert. Schon der erste Prototyp passte perfekt: Handling. Leistung, Sicherheit – alles stimmte und war bestens ausgewogen. Der PHANTOM bot ein noch nie dagewesenes Paket aus hoher passiver Sicherheit, Leistung, Flugspaß und Komfort.

Was aber nicht heißt, dass wir einfach anfangen konnten, den Schirm in Serie zu nähen. Davor stand da nämlich noch die Frage: Sind wir dazu überhaupt in der Lage? Bea Bognar, die Leiterin der Näherei in unserer Fertigung in Ungarn und selbst aktive Pilotin, sorgte dafür, dass wir die Frage mittlerweile mit einem klaren »Ja« beantworten können.

Die Näherinnen und Näher in Ungarn und Vietnam lernten unter ihrer Anleitung, den PHANTOM aus seinen 3000 Einzelteilen zu nähen. Die internen Abläufe mussten ebenfalls neu kalkuliert werden, denn das Verhältnis von Zeitaufwand für das Nähen der Kappe zu jenem für das Nähen der Tragegurte sowie das Spleißen der Leinensätze ist ein anderes. Auch Prozesse der Qualitätssicherung mussten wir aufgrund der aufwändigen Konstruktion anders planen. Und vor allem: Wir konnten anfangs den Preis kaum realistisch kalkulieren, weil wir einfach nicht wussten, wie gut alles klappen würde (oder auch nicht) und wie lange die Vorbereitungen zur Serienproduktion brauchen würden.

Skepsis und Erfolg

In den diversen Gleitschirmforen wurde heiß über den PHANTOM diskutiert – anfänglich nicht ohne eine Portion Skepsis. Der Schirm ist immens auf-

wändig konstruiert und kostet entsprechend viel. Was er wirklich taugte, war eine andere Frage. Doch nicht lange, denn die Leistungsfähigkeit des Schirms stellte NOVA Team Pilot Ferdinand Vogel bei der Kaiser Trophy 2016 unter Beweis – in einer Art und Weise, die so manchen Hochleister-Piloten überraschte. Ferdi belegte Platz 2 in der Serienklasse und Platz 15 Overall: Nach einem 73 km-Task erreichte er keine zwei Minuten hinter dem Sieger mit einem CCC-Schirm das Ziel. (www.livetrack24.com/tasks/3092/results).

Joe Edlinger flog später mit dem PHANTOM in Brasilien unglaubliche 435 km freie Strecke – bis heute Weltrekord in der Low B-Kategorie.

www.xcontest.org/2017/world/de/fluge/details/JoeEdlinger/1.11.2016/09:52

Das Feedback anderer Piloten über ihre eigenen Erlebnisse mit dem PHANTOM



war ebenfalls sehr positiv und ist es heute noch. Immer wieder heißt es: »Das ist der perfekte Schirm für mich.« Der PHANTOM wurde so zum Meilenstein in der Geschichte von NOVA und auch in der Geschichte der Gleitschirmfliegerei. Denn er ist durch seine Bauart einzigartig. Ein entspannter Low-B Schirm mit ordentlich PS unter der Haube, jede Menge Komfort in der Luft und einem Handling, das sich nach viel mehr Streckung anfühlt.

Ob wir an diese Erfolgsgeschichte anknüpfen können?

Wir geben unser Bestes und freuen uns schon heute zusammen mit allen PHANTOM-Fans auf den PHANTOM 2. 



Statements zum PHANTOM

Hannes Doppelhofer (Streckenflieger und kein gesponserter Pilot):

»Der beste Gleitschirm, den ich in den 15 Jahren meiner Fliegerei je geflogen bin.«

Bea Bognar (Chef-Näherin bei NOVA und aktive Pilotin)

»Hirnschmalz und handwerkliches Können braucht man immer, aber hier kam noch viel Leidenschaft hinzu. Am wichtigsten waren Sorgfalt und Hingabe, als wir uns entscheiden den PHANTOM tatsächlich zu fertigen.«

Gunter Socher (Streckenflieger und kein gesponserter Pilot):

»Eine großartige Kombination aus Leistung und Sicherheitsgefühl. Mit diesem Schirm hatte ich mit Abstand meine schönsten und weitesten Flüge – alles ohne Stress!«

Joe Edlinger (NOVA Team Pilot, 435 km mit dem PHANTOM in Brasilien):

»Ich bin damals viel mit den Portugiesen auf Hochleistern geflogen. Sie und ich, wir waren alle überrascht wie gut ich mithalten konnte. Ich habe so viel Vertrauen zum PHANTOM, dass ich fast nur Vollgas geflogen bin.«

Ferdinand Vogel (NOVA-Mitarbeiter und Weltklasse-Wettkampf- und XC-Pilot):

»Meine ersten Erfahrungen als Testpilot bei NOVA sammelte ich mit dem zunächst experimentellen PHANTOM-Projekt. Nach der Entwicklung war es beeindruckend, das fertige Produkt im Wettbewerb einzusetzen und sich mit Serienklasse-Zweileinern zu messen. Ich wusste, dass der PHANTOM gut geht, habe dann aber gestaunt wie gut. Von ein paar Piloten wurde ich bei Start noch wegen der geringen Streckung verspottet. Danach waren alle still.«



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque



Bildtext Bearchil laboreria parum faccus sinis veles. Epudam seque

LANG SOLL ER LEBEN!

Die besten Tipps für eine lange Lebensdauer deines Schirms

Eigentlich sollte man meinen, dass jeder Pilot weiß, auf was er achten muss, um seinen Schirm zu schonen. Erstens kostet der Flügel eine Stange Geld und zweitens vertraut der Pilot ihm sein Leben an. Aber wenn man so manchen Kollegen am Start- oder Landeplatz beobachtet, fragt man sich, ob das jeder genau weiß... Hier erfährst mehr über Gleitschirmtücher und -leinen. Und vor allem: Was du tun kannst, damit du möglichst lange Freude an deinem Schirm hast.

Wir bekommen manchmal Schirme zum Check, die 500, 800 oder noch mehr Betriebsstunden auf dem Buckel haben und trotzdem noch bestens in Schuss sind. Aber wir bekommen auch manchmal Schirme, die nach 150 oder noch weniger Stunden richtig mitgenommen aussehen. Die Lebensdauer eines Gleitschirms hängt also extrem stark davon ab,

wie der Pilot mit seinem Schirm umgeht. Zu den Betriebsstunden zählt übrigens nicht nur die Zeit in der Luft, sondern auch am Übungshang, beim Ground Handling oder die Zeit, die der Schirm ausgebreitet draußen herumliegt.

Böse Feinde: Sand, Staub und Salz

Staub, Sand und Salz bestehen aus feinen Partikeln, die hart und scharfkantig sein können. Sie greifen vor allem die Beschichtung des Tuchs an, scheuern sie regelrecht ab. Das führt dazu, dass die Porosität (Luftdurchlässigkeit) zunimmt. Die Lebensdauer sinkt und die Sackfluganfälligkeit steigt.

Weiterhin nimmt auch die Diagonalelastizität des Ge-

webes zu. Was das ist? Ein Gewebe besteht aus Kett- und Schussfäden. Es ist in diesen beiden Richtungen praktisch formstabil. Diagonal zu Kette und Schuss hat ein Gewebe jedoch immer eine gewisse Elastizität – und die ist in Sachen Aerodynamik alles andere als wünschenswert. Da die Beschichtung Kett- und Schussfäden sozusagen »fixiert«, können ausgelutschte Schirme ihre Form nicht mehr wie am ersten Tag halten. Im Extremfall bekommen sie richtige Beulen.

Salz, Sand und Staub verkürzen also nicht nur die Lebensdauer, sie verschlechtern auch die Sicherheit und Performance deines Schirms. Das Böse an Sand und Staub ist, dass es kaum möglich ist, den Schirm davon zu befreien. Größere Sandkörner kannst du vielleicht loswerden, wenn du deinen Schirm mit der Anströmkante nach unten irgendwie aufhängst und versuchst, die Körnchen aus jeder Ecke zu bürsten und auszuschütteln. Dennoch wird dir das nicht restlos gelingen. Also

versuche lieber von vorneherein, dass dein Schirm damit gar nicht erst in Kontakt kommt.

Schäden durch Feuchtigkeit bzw. mangelnde Belüftung

Nasse Textilien fangen an zu stinken und es können sich Stockflecken bilden. Das weiß jeder, der schon mal ein nasses Zelt weggepackt und vergessen hat. Was aber noch hinzukommt, ist ein Hydrolyse-Prozess, der die Beschichtung angreift. Nässe + Hitze + Zeit ergeben für PU-Beschichtungen einen ungesunden Mix. Einem nass gepackten Schirm im Kofferraum eines in der Sommersonne stehenden Autos kann das durchaus zusetzen! Für eine maximale Lebensdauer gilt: Nasse oder feuchte Schirme nicht »provokieren« und so bald wie möglich zum Trocknen aufhängen.

Raus aus der Sonne

Licht besteht aus einem sichtbaren und einem unsichtbaren Teil, dem UV-Licht. Dieses UV-Licht ist der energiereichste Frequenzbereich. Nicht nur

die menschliche Haut nimmt durch UV-Strahlung Schaden, sondern auch Gleitschirme. Das Gewebe bleicht auf Dauer nicht nur aus, es büßt auch Reiß- und Weiterreißfestigkeit ein. Fasst sich neues Tuch seifig glatt an, wirkt es im Alter wie Pergament.

In den letzten Jahren haben Tuchhersteller wie Porcher oder Dominico gute Arbeit geleistet und die UV-Beständigkeit ihrer Gewebe kontinuierlich verbessert. Das Polymer Polyamid 6.6 (die Fachbezeichnung für den Markennamen »Nylon«) ist per se kein Freund der Sonne. Die UV-Stabilität von reinem PA 6.6 ist für den Außeneinsatz nicht ausreichend gut. Daher müssen Gewebe aus PA 6.6-Fasern mit einem UV-Schutz ausgerüstet werden. Wie oben angesprochen, kann diese Beschichtung durch ungünstige Einflüsse geschwächt werden. Für ewige Freude an deinem Schirm gilt daher: Lass deinen Schirm nicht mehr als nötig offen herumliegen – auch nicht im Schatten oder bei bedecktem Himmel. Denn auch dort erreichen ihn UV-Strahlen

Für die Leinen stellt UV-Exposition in der Praxis kein Problem dar. Dyneema ist grundsätzlich sehr UV-beständig. Aramid (Markennamen Kevlar oder Twaron) ist dagegen sehr empfindlich. Aber

keine Angst: die Beschichtung unummantelter Kevlar-Leinen bzw. die Ummantelung bietet soviel Schutz, dass 1000 Stunden kein Problem darstellen. Aber: bei sehr alten Schirmen (über zehn Jahre) sinkt die Festigkeit dann doch. Hier solltest du vor einem Höhenflug die Festigkeit bei deiner Flugschule prüfen lassen...

Schirm versalzen

Salzkristalle setzen nicht nur dem Tuch zu (ähnlich wie Sand und Staub), sondern auch den Leinen. Beim Check der Leinenfestigkeit kommt es insbesondere bei Schulschirmen immer wieder zu Rissen direkt oberhalb der Schraubglieder. Grund: Erstens werden hier die Leinen oft geknickt und zweitens scheuern dort Salzkristalle. Sie kommen auch abseits des Meers dorthin, wenn man am Übungshang oder beim Ground Handling keine Handschuhe trägt. Tipp: Bike-Handschuhe anziehen.

Was ist Weißbruch?

Gleitschirmtücher haben immer eine Beschichtung, meist aus Polyurethan und/oder Silikon, manchmal ein- und



manchmal beidseitig und unterschiedlich dick (je nach Einsatzbereich, z. B. doppelt und dick für die Zellwände). Sie macht das Tuch luftundurchlässig(er), erhöht dank so genannter Stabilisatoren die UV-Beständigkeit und fixiert die Kett- und Schussfäden.

Im Laufe der Zeit können sich Knickfalten weiß in der Beschichtung abzeichnen, so genannter »Weißbruch«. Sie entstehen, wo das Tuch sehr eng und fest gefaltet wurde. Auf dunklen Farben und Tüchern mit dicken Beschichtungen fällt das eher auf. Auf Weiß oder sehr hellen Farben sieht man Weißbruch praktisch nicht. Weißbruch fällt auch dann nicht auf, wenn einseitig beschichtetes Tuch so vernäht werden, dass die beschichtete Seite nach innen zeigt.

Weißbruch lässt sich auf Dauer nicht immer völlig vermeiden – egal bei welchem Gewebe von welchem Hersteller. Wer aber seinen Schirm nur selten supereng packt und ihn schon gar nicht so aufbewahrt, kann das Phänomen verhindern oder verzögern. Weißbruch ist aber kein wirklicher Grund zur Sorge: Tuch mit Weißbruch sieht nicht schön aus, ist zum Fliegen absolut einwandfrei. Außerdem begrenzen andere Faktoren die Lebensdauer des Schirms sehr viel früher.

Aufgescheuerte Bremsleinen

Bei einigen Leichtschirmen bauen wir Keramikringe zur Führung der Brems-

leinen ein. Bei manchen Piloten funktionieren diese »Low Friction«-Ringe problemlos ein ganzes Schirmleben lang. Bei anderen Piloten bekommen die Ringe irgendwann scharfe Kanten und scheuern in der Folge die Bremsleinen auf oder sogar durch.

Warum? Nicht die Ringe selbst waren oder sind daran schuld, sondern Sand, Staub und Salzkristalle, die in die Leinen geraten. Diese scharfkantigen Partikel wirken zunächst wie Schleifpapier auf die – eigentlich extrem robuste – Keramikbeschichtung des Rings. Ist diese irgendwann abgenutzt, bekommt der Ringe eine Kante und diese scheuert dann die Bremsleinen auf. Glücklicherweise tritt dieses Phänomen nur in der Größenordnung eines Promille auf (sprich: jeder Tausendste Schirm ist davon betroffen), weshalb wir die Ringe guten Gewissens trotzdem verbauen. Low Friction Ringe setzen wir bewusst nur bei Leichtschirmen ein. Für Fluggebiete, in denen man zwangsweise mit Sand oder Staub in Kontakt kommt, empfehlen wir unsere Semilight-Schirme.

Außerdem sollte die Zugrichtung der Steuerleinen parallel zu den Tragegurten verlaufen. Weit abgespreizte Arme sind Aerodynamik-Killer und erhöhen außerdem den Verschleiß an den Steuerleinen – egal ob Ring oder Rolle.

Scheuerschäden an der Anströmkante

Selten, aber regelmäßig kommen Schirme zu uns in die Werkstatt, bei denen das Tuch an der Anströmkante an- oder durchgescheuert ist. Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ist Folgendes passiert (auch wenn der betroffene Pilot beteuert, dass das völlig unmöglich sei): Er hat nach dem Landen seinen Schirm zusammengefasst und lief über Fahrwege, steinige Passagen oder Asphalt irgendwo hin, um ihn zu packen. Dabei schiff der Schirm über den Boden – vermutlich, ohne dass es der Pilot bemerkte. Da an allen Schirmmodellen Nylonstäbchen in der Anströmkante eingebaut werden, scheuert hart auf hart – und dazwischen befindet sich das weichere Tuch. Die Schäden sind ebenso markant wie eindeutig. Unangenehmer Weise ist die Reparatur aufwändig und damit teuer.

Erfreulicherweise kannst du diese Art von Beschädigung denkbar einfach vermeiden: Trage deinen Schirm immer so, dass er möglichst keinen Bodenkontakt hat. Schon gewinnt er Lebensdauer dazu! Ähnliche Schäden können auch entstehen, wenn du deinen Schirm zum Packen auf hartem Grund voll ausbreitest. Die Nähte von Obersegel und Zellwänden sind auch biegefest, so dass sie ebenfalls potenzielle Abriebstellen darstellen. Der Anti-aging Tipp hierfür: Auf hartem Untergrund eine andere Packmethode wählen (z. B. aus der Rosette heraus).

Wie packe ich meinen Schirm am besten?

Gib mal »Gleitschirm packen« oder »packing paraglider« in eine Suchmaschine ein, und du wirst eine Vielzahl von Videos und Anleitungen finden. Und jeder Autor ist davon überzeugt: meine Technik ist die optimale. Wir reihen uns nicht mit einem weiteren Video ein, aber es gelten ein paar grundlegende Dinge:

- Locker packen schont das Material.
- Den Schirm auch beim Packen möglichst wenig über den Boden schleifen (siehe oben: Scheuerschäden)
- Wenn du Luft aus dem Schirm herausbekommen willst, dann streiche sie in Richtung der Anströmkante heraus, anstatt sie aus einem bereits gerollten oder gefalteten Schirm heraus zu pressen. Pressen ist Stress für die Nähte – und wer mag schon Stress?
- Ändere immer wieder mal deine Packtechnik, denn immer dieselbe Technik führt eher zum Stress an immer denselben Stellen.
- Bei vielen Schirmen mit langen Stäbchen gibt der Hersteller vor, wie der Schirm gepackt werden muss. Bei NOVA verzichten wir auf lange bzw. harte und damit knickempfindliche Stäbchen. NOVA-Piloten können ihre Schirm packen wie sie wollen. Aber auch wir raten dazu, so zu packen, dass die Stäbchen in der Anströmkante möglichst keinen engen Knickradien oder hohem Druck ausgesetzt sind.



So gesehen ist ein Schnellpacksack wie unser CITO keine dumme Idee. Wusstest du übrigens, dass du beim Neukauf eines NOVA-Schirms ohne Aufpreis einen Schnellpacksack anstelle eines Rucksacks wählen kannst?

Aufbewahrung: Immer locker bleiben

Perfekt für das ewige Leben eines Gleitschirms wäre es, den Gleitschirm im schwerelosen Raum an einem absolut dunklen, trockenen, gut durchlüfteten und nicht zu heißen Ort aufzubewahren. Leider dürfte niemand diese Möglichkeit haben. Aber du kannst es ja so gut es geht versuchen! Wenn das mit der Schwerelosigkeit nicht klappt, kannst du zumindest die Faktoren wie Feuchtigkeit, superenge Packweise, UV-Strahlung, schlechte Belüftung und hohe Temperaturen (Kofferraum im Auto in der Sonne) im Zaum halten.

Wie entferne ich Flecken vom Schirm?

Ein schmutziger Schirm sieht nicht nur hässlich aus, im schlimmsten Fall schadet der Dreck auch dem Gewebe bzw. der Beschichtung. Versuche deinen Schirm von vor allem von aggressiven Säuren, aber auch Gülle, Kuhfladen, Fett, Öl etc. fernzuhalten!

Hast du doch mal Flecken auf dem Schirm, probiere es zunächst mit einem weichen Schwamm und lauwarmem Wasser – und zwar möglichst sofort und nicht erst drei Wochen später. Sind die Flecken hartnäckiger, kannst du es eventuell mit einer ganz milden Seifenlauge probieren. Im Zweifelsfall raten wir dir, einfach bei uns anzurufen und nachzufragen. ○

FAZIT: Keine Angst, was du oben gelesen hast, sind tatsächlich Worst Case-Szenarien. Die meisten Schirme, die wir zum Check bekommen sehen erfreulich gut aus (sonst würden wir es auch nicht wagen, bei rechtzeitigem NTT vier Jahre Garantie zu geben). Aber jeder Pilot sollte wissen, was er tun kann bzw. vermeiden sollte, um möglichst lange Freude an seinem Schirm zu haben. ○

Tipps für ein langes Schirmleben

- Halte deinen Schirm fern von Staub, Sand und Salz.
- Schirm immer erst direkt vor dem Start aus- und sofort nach der Landung wieder einpacken.
- Schirm niemals über den Boden schleifen, auch nicht beim Ein- oder Auspacken und schon gar nicht auf Asphalt.
- Möglichst locker packen und immer wieder mal die Packmethode ändern.
- Nassen oder feuchten Schirm so schnell wie möglich zum trocknen aufhängen.
- Auch am Übungshang oder beim Ground Handling Handschuhe tragen (im Sommer z. B. fingerlose Fahrradhandschuhe).
- Wenn du an die Düne fährst und eine hohe Schirmleistung eher sekundär ist, kann es sinnvoll sein, wenn du dir einen alten Gebrauchsschirm zulegst, der sonst noch ok ist, bevor du deinen nagelneuen Streckenschirm der Alterung im Zeitraffer unterziehst.
- Schirm dunkel, trocken, nicht zu heiß, gut durchlüftet und möglichst locker gepackt lagern.
- Schirm nicht dauerhaft in einem luftdichten Packsack aufbewahren, schon gar nicht in einem Kompressionspacksack.
- Vermeide es, dass dein Schirm mit der Eintrittskante bei der Landung oder beim Ground-Handling mit großer Wucht auf den Boden schlägt.
- Vorsicht mit Tuch und Leinen auf steinigem Untergrund. Nie auf die Leinen steigen.



EINE ABSCHLIESSENDE SATZ
ZU NOVA, SCHÖN GEISTREICH
UND FESSELND :-)

NOVA Vertriebsges.m.b.H.
Auweg 14, A-6123 Terfens
T: +43(0)5224-66026
info@nova.eu
www.nova.eu

NOVA