

NOVA

30 YEARS OF

AIRTIME



DIE 30 BESTEN TIPPS
für Streckenflieger

KNOWHOW
Schirmkauf | Lebensdauer | Rettungsschirme

PORTRÄTS
Toni Bender | Wolfi Lechner | Philipp Medicus | Niki Kurcz

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 dich, die 30 wichtigsten Tipps zum erfolgreichen Streckenfliegen zusammengetragen.

HEILIGKREUZKOFEL
»ENDANFLUG +3.800M«

KRONPLATZ

GRENTE

MENTOR 6

Hermann Klein mit seinem MENTOR 6 auf Strecke über dem Antholzer Tal.

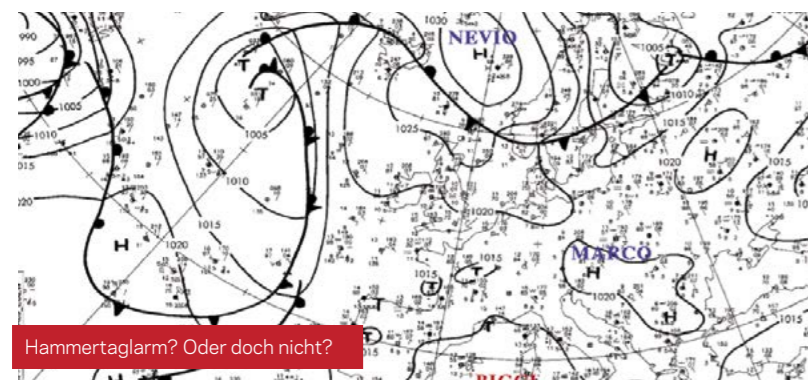
1 Sammele keine Ausreden, geh' fliegen!

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 FAIs 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 Cirrenfeld 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: Geduldig sein und vorausschauend fliegen. Lass' dich nicht hetzen.



Foto: Chris Felchtl

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 unbekanntem Fluggebiet der Hausbart steht oder ein Tipp, auf welche Gefahren ich achten soll. Frage anderen 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.**



Foto: Heidi Insam

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 Save 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.**

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 Planungstools wie dem XC-Planner oder Thermix 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 Gegenwindschlacht 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.



6 Nutze den Winter – körperliche Fitness

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 eine anspruchsvolle Fliegerei, 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? Es gibt 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. 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!

»Ihr sitzt doch nur in eurem Gurtzeug und zieht ein bisschen an den Leinen. Das ist doch kein richtiger Sport.« Mein Nachbar, leidenschaftlicher Rennradler, hat sehr konkrete Vorstellungen davon, was richtiger »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 mal ein Artikel, und ich glaube, es war der 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 einen 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 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.**



Foto: Archiv NOVA

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, Grenteam 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 XCcontest.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 Taferertal? Wie über Sterzing? Und vor allem: wie schaffen sie die Lüsener Alm? Bei welchem Wind fliegen sie bei den Querungen welchen Punkt an?

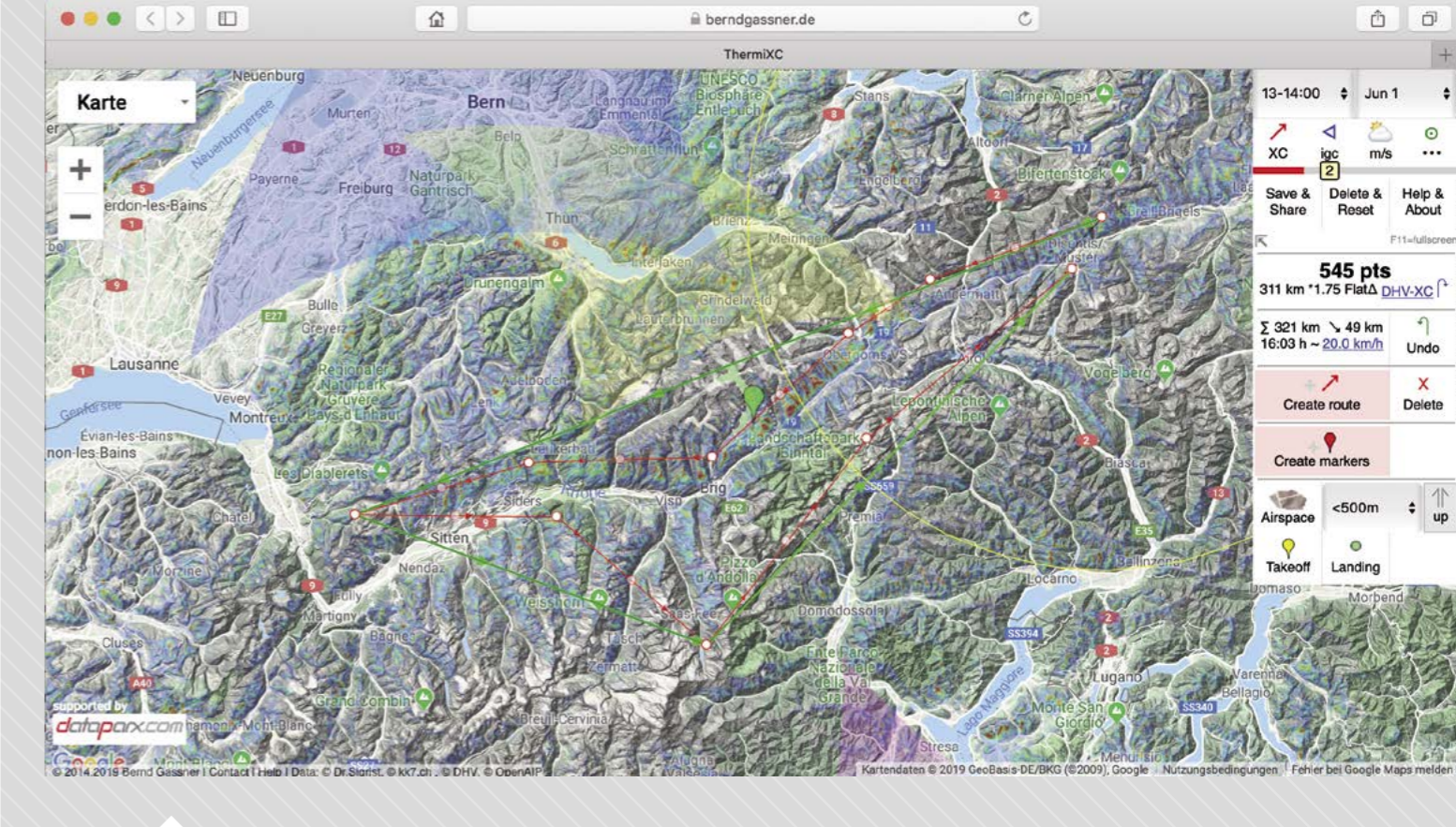
Konzentriere dich beim Planen gezielt auf die Schlüsselstellen, die deine »Bolzstrecken« verbinden. Dann bist du im besten Fall schnell unterwegs und stehst nicht zu früh wieder auf dem Boden.



11 Alle Vögel fliegen hoch – hoch – hoch

Burkhard Martens empfiehlt in seinem »Streckenflugbuch« (www.thermik-wolke.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.



300km Dreieck im Wallis im Thermix

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

Anney, 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-Banansen wie mich, denn man brauchte selbst keinerlei Wissen oder Erfahrung: Grün = gut, gelb = solala und rot = schlecht. Hammertag 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 erstellen kann.

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 »parken«, 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 Saison 2018/19 gehörte 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 bei allen Verhältnissen 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 erflegst 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?
- Erfleige mal die Polare im Geradeausflug.

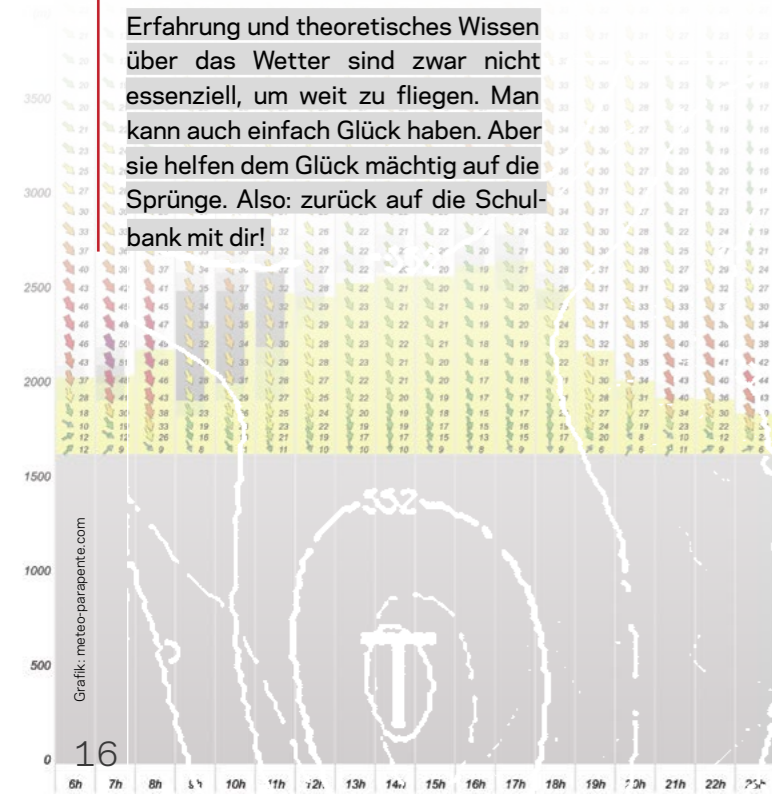
Für das Probieren kannst du ruhige Morgen- oder Abendflüge nutzen oder auch Herbst und Winter. Einfach mal machen.

18 Zerlege große Aufgaben in 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? Jawohl! 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 Einzelziele jedes für sich erreichbar. Und am Ende gelingt dir das große Ganze!





Berni Peßl beim »Wohlfühlen« auf Strecke in Quixadá mit dem ION

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 schnell auf 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.

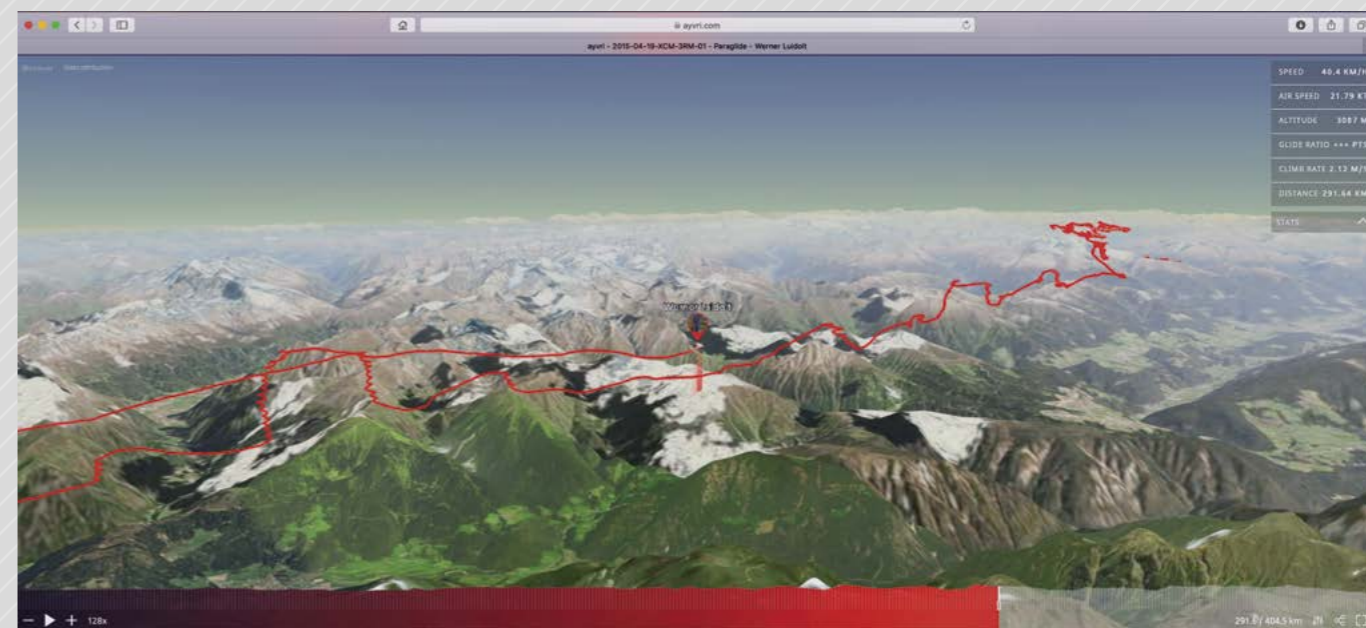
Fliegst du also einen Schirm, der einfach nur »da ist«, ohne dass du ihm aktiv Aufmerksamkeit schenken musst, sind die Voraussetzungen für einen weiten Flug ideal. Welche Kategorie dieser Schirm hat, musst du für dich herausfinden. **Aber es kann durchaus sein, dass weniger (Kategorie) mehr (Strecke)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

20 Keine Angst, 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 Kilometerkiller. 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 GPX-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, was 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 du 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 Hammertag, 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:

www.nova.eu/fileadmin/user_upload/service/download/de/xc-gear-list.pdf





Urs Haari über dem Aletschgletscher

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 oft, wie stark und auf welcher Höhe?

GESCHWINDIGKEIT	ZEIT 20 KM GLEITSTRECKE	DURCHSCHNITTLICHES STEIGEN	ZEIT FÜR THERMIKFLIEGEN	GESAMTZEIT 20 XC-KILOMETER
30 km/h	40 min	1 m/s	33:20 min	1:13.20 h
		2 m/s	16:40 min	56:40 min
		3 m/s	10:06 min	51:06 min
40 km/h	30 min	1 m/s	33:20 min	1:03.20 h
		2 m/s	16:40 min	46:40 min
		3 m/s	10:06 min	41:06 min
50 km/h	24 min	1 m/s	33:20 min	55:20 min
		2 m/s	16:40 min	40:40 min
		3 m/s	10:06 min	35:06 min

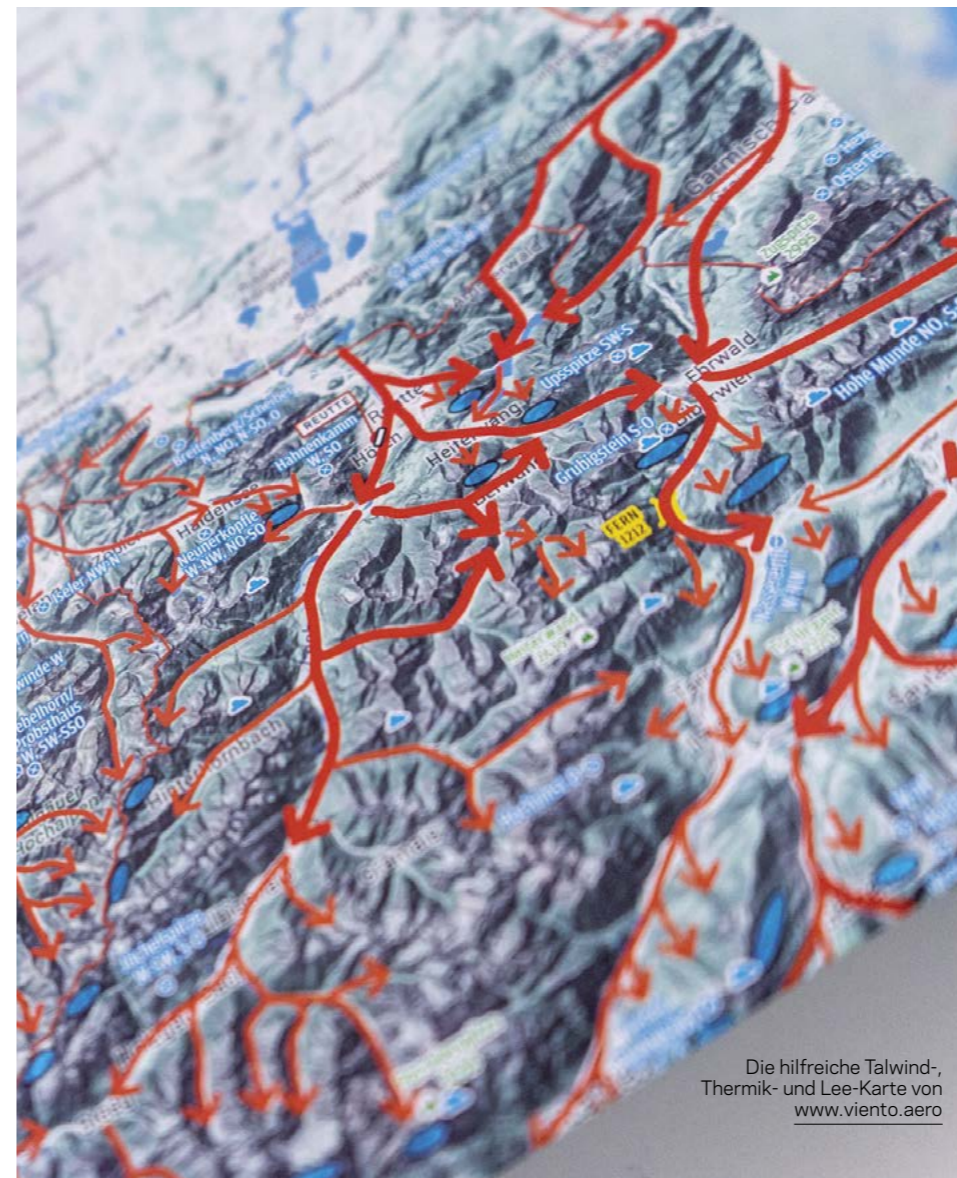
25 Mache den (Tal-) Wind zu deinem Freund

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 Gewissens 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 Pyramiden spitze 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.

Die hilfreiche Talwind-, Thermik- und Lee-Karte von www.viento.aero

26 Ordnung ist das halbe 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? Thermikpunkte verwenden

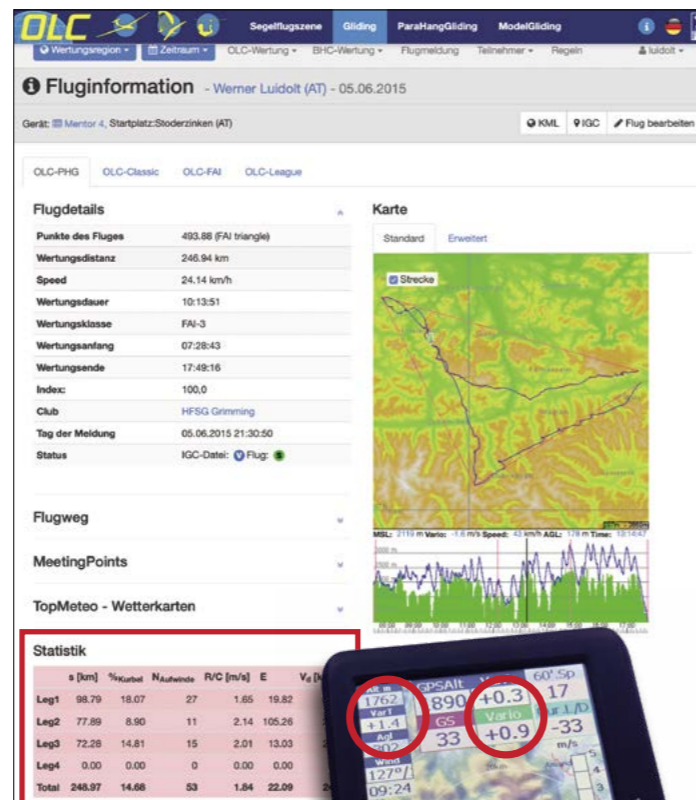
Wenn du richtig weit fliegen willst, musst du auch schnell fliegen. Neben dem Gas geben, dem effektiven Thermikkurbeln und der Linienwahl ist auch das Auslassen schwacher Bärte zugunsten der Nutzung guter Thermikbärte ein wirkungsvolles Mittel einen höheren Schnitt zu erfliegen.

Um dich zu verbessern, solltest du erst mal analysieren: Wieviel Zeit fliegst du überhaupt geradeaus und wieviel kurbelst du? Die Seite 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 unbekanntem 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 unbekanntem 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.



Anzeige des Durchschnittsteigens auf einem Naviter Oudie

29 Survival-Modus oder Kilometerfresser-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: Archiv NOVA

Im beschleunigte Flug korrigieren viele Piloten Roll- und Nickbewegungen über die C-Ebene. Dabei entsteht jedoch im Profil ein leistungsmindernder Knick. Zieht man beim NOVA Speed Brake Riser (SBR) den C-Gurt nach hinten unten, wird über eine Umlenkung auch die B-Ebene zu 50 % mit gezogen – ohne den Knick als Leistungskiller.

Video zum SBR: www.youtube.com/watch?v=dcLLUJcA80

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 weitem 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 ein 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. 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!