

Kleiner „Hike&Fly“ Ratgeber

Es ist dem Gleitschirmverein Staufen ein besonderes Anliegen Hike&Fly zu unterstützen und zu erhalten. Deshalb geben wir dir in diesem kleinen Ratgeber gerne ein paar Hinweise für ein sicheres und konfliktfreies Fliegen.

Beim Hike&Fly sind deine Start- und Landemöglichkeiten ungleich vielfältiger und in unbekanntem Gelände ist eine Entscheidungsfindung anspruchsvoller als bei bekannter Umgebung. Oberste Priorität muss immer die eigene Gesundheit und die Vermeidung einer Gefährdung von anderen sein.

Grundsatz

Bei jedem Aufziehen muss immer mit verknoteten Leinen oder sonstigen Störungen der Gleitschirmkappe gerechnet werden. Vor dem Abheben sollte deshalb ein kritischer Kontrollblick in die Leinen und zum Schirm erfolgen und ein kontrollierter Startabbruch muss immer möglich sein.

Dieser Grundsatz wird leider häufig missachtet, denn auch ohne genauen Kontrollblick wird ein Start viele Male gut gehen, besonders wenn dein Schirm sehr einfach zu Starten ist. Aber ist „viele Male“ auf Dauer gut genug? Ein Startverzicht bei fehlender optischer Kontrolle und Abbruchmöglichkeit vergrössern deine Chancen auf ein langes unfallfreies Fliegerleben. Mit genügend Wind ist ein Rückwärtsaufziehen immer die erste Wahl. Auch bei sehr wenig Platz wird so ein kontrollierter und sicherer Startvorgang möglich. Vorwärtsaufziehen sollte nur bei fehlender Windunterstützung angewandt werden, denn im Laufen ist es sehr anspruchsvoll Störungen sicher zu erkennen und zu korrigieren. Bei unebenem oder sehr steilem Gelände ist vorwärtslaufend eine seriöse optische Schirmkontrolle eigentlich gar nicht machbar und das Risiko mit einer Störung abzuheben ist sehr gross!

Startentscheidung

Stelle dir im Geiste **vor dem Auslegen des Schirms** deinen Startablauf und auch einen Startabbruch vor. In der Berufsfliegerei wird im „safety briefing“ jedem Start der Ablauf, Störungen und Entscheidungsvarianten vor jedem Start besprochen. Diese mentale Vorbereitung hilft auch dir vor Ort eine Entscheidung für den Startversuch zu treffen. Dazu braucht es natürlich entsprechende Erfahrung und schlussendlich ein Bauchgefühl, dass nicht zu unterschätzen ist. Suche bei Bedenken besser ein geeigneteres Gelände, denn eine Stunde zu wandern ist besser als in 6 Monaten Reha über einen Startcrash nachzudenken!

Wind und Turbulenzen

Da der Wind und das Gelände sehr entscheidend für einen sicheren Start sind, solltest du bereits in der Planung zum Hike&Fly geeignete Gelände- und Windfaktoren suchen. In der Höhe auf Gipfeln und Kammlagen spielt der dynamische Wind die entscheidende Rolle und bei geeigneter Windstärke und richtiger Startplatzorientierung wird ein sicherer Start gelingen. Weiter unten am Berg triffst du bei guter Einstrahlung, unabhängig vom Höhenwind und Talwind, oft auf thermische Aufwinde. Wechselnde, unsteile und böige Aufwinde deuten jedoch auf eine Situation hin, bei der du abgeschirmt vor einem Lee oder Talwinden bist. Ein Start ist zwar möglich, die Schwierigkeiten erwarten dich jedoch weiter draussen, wenn die Windscherungen unerbittlich zuschlagen. Diese Situation zu realisieren ist vor Ort nicht einfach und bedarf eines weiträumigen Überblicks über die Windströmungen. Erfolgreich mit starken Turbulenzen umzugehen ist anspruchsvoll und sollte nur als erfahrener Pilot riskiert werden.

Dämmerungs- und Nachtflüge

Thermische Abwinde (kathabatische Winde) sind an abgekühlten Berghängen gegen den Talgrund häufig und steigern sich bis in die frühen Morgenstunden. Ein Start bei spürbarem Abwind sollte, ausser auf Schnee, nicht riskiert werden. Das Risiko zu stürzen ist zu gross. Wegen der Abwindfrage sind für Dämmerungsflüge besonders lauffreudige Gipfelbereiche gegen den Höhenwind gut geeignet. Um das Wild in den sensiblen Abend- und Morgenstunden nicht zu stören sollte weit ins Tal hinausgefliegen werden. Aufwinde hat es ja eh keine und ein paar schöne Manöver machen auch Spass. Legal sind Nachtflüge in der Schweiz erlaubt, bedürfen jedoch einer Meldung an die Flugsicherung und ein Rettungshelikopter kann mit einer Taschenlampe gut gewarnt werden. Der Start im Dunkeln ohne optische Kontrolle ist speziell und das Landefeld sollte vorher gut angeschaut und wenn nötig beleuchtet werden. Die Momente unter dem Vollmond sind jedenfalls unvergesslich.

Starten auf Schnee

Über Schneeflächen ist bei Plusgraden immer mit Abwinden zu rechnen. Auf einem Gipfel und windgepresstem Schnee gegen den Höhenwind ist ein Start ein echter Genuss. Weiter unten können neben der Abwindfrage auch die Laufmöglichkeiten im weichen Schnee einen Start erschweren und ohne Gegenwind und im weichen Schnee wird es für dich sehr schnell unmöglich. Bei steilerer Hangneigung geht es etwas besser. Der Schirm muss dabei gegen das Abrutschen etwas fixiert werden und ein Sturz in den Schnee bei einem Startabbruch ist meistens harmlos und weich. Fällt der Schirm jedoch nach vorne in den Schnee und du fällst auf den Schirm, kann eine gefährliche Rutschpartie folgen, die bei steiler werdendem Gelände fatal enden kann.

Start in sehr steilem Gelände

Sehr steil bedeutet ein Startlauf kann nicht ohne Sturz abgebremst werden. Eigentlich ist in sehr steilem Gelände nur ein Rückwärtsaufziehen mit Aufwindunterstützung sicher verantwortbar. Die Entscheidung zum Abbruch musst du zudem bereits in der Aufziehphase treffen, denn wenn der Schirm einmal über dir steht, wird er im Aufwind deutlich ins Tal ziehen und dich meist unabwendbar in Luft heben.

Start über eine Kante (Klippenstart)

Bei genügend Platz lässt sich dein Schirm vor einer Kante auch bei wenig oder null Wind aufziehen und ein erfolgreicher Start kann durchaus gelingen. Geräts du jedoch an der Kante in ein starkes Aufwindband, so erhält der Schirm unweigerlich einen

grossen Anstellwinkel. Im besten Fall kippt er symmetrisch nach vorne in die Anströmung, wenn du ihn lässt! Im schlechteren Fall reisst die Strömung ab, der Schirm macht vielleicht noch einen halben Heli über dir und du hängst im besten Fall an einem Ast über dem Abgrund. Bei einer deutlichen Aufwindsituation an der Kante ist von einem Startversuch dringend abzuraten.

Start bei Seitenwind

Ziehe den Schirm rückwärts auf und stabilisiere den Schirm einige Sekunden, stehend genau gegen den Seitenwind senkrecht über dir. Beginne den Startlauf kontrolliert in einem Bogen gegen die Falllinie. Bei einer Windkomponente von oben verzichte auf jeden Startversuch.

Landungen bei starkem Wind und bei Hindernissen im Lee des Landefeldes

Baue deine Höhe immer luvseitig des Landefeldes ab. Versuche beim Vorfliegen gegen den Wind den machbaren Anflugwinkel gegen den Boden abzuschätzen. Nehme diesen Anflugwinkel als Referenz für die Einteilung zum Endanflug. Im Endanflug wird beim Eintauchen in die Bodengrenzschicht meist ein Fahrtverlust erfolgen, der zu einem stärkeren Sinken oder Durchsacken bei geringer Fahrt führt. Lass den Schirm dabei kontrolliert nach vorne, damit er die Geschwindigkeit wieder aufbauen kann. Ein krampfhaftes Halten des Schirmes über deinem Kopf kann ihn in den Stall bringen!

Hanglandungen

Eine Hanglandung ist wie das Rückwärtsaufziehen eine leider zu wenig geübte und beachtete Möglichkeit z.B. deine Blase zu entleeren oder bei einem drohenden Wetterumschlag schnell am Boden zu stehen. Vor allem bei einem nahen Gewitter zählt jede Minute und im Tal erwartest dich nur ein heftiger Kaltluftausbruch. Eine Hanglandung ist einem anspruchsvollen Feld im Tal sogar vorzuziehen und ist erstaunlich leicht einzuteilen, da der oft grössere Höhenbereich dir viele Korrekturmöglichkeiten ermöglicht. Der Endanflug erfolgt bei wenig Wind immer quer zum Hang. Meistens fliesst der Wind ebenfalls quer zum Hang und du kannst ihn beim Achten fliegend leicht erkennen. Bei deutlichem Abwind kann ohne Probleme gegen den Hang gelandet werden, auch wenn es im ersten Moment widerstrebt gegen die Hangneigung zu fliegen. Die Aufsetzgeschwindigkeit ist jedoch so gering, dass du fast stehend landest. Bei deutlichem Aufwind ist eine Landung am Hang wesentlich kritischer, denn gegen den Aufwind kommt man nicht zu Boden und flach gegen den Boden schräg hangaufwärts fliegend setzt du mit sehr hohem Tempo auf. Es gibt Spezialisten, die im letzten Moment den Schirm gegen das Tal drehen und sofort runterstallen. Es gibt auch Spezialisten, die voll beschleunigt gegen den Hang fliegen und im letzten Moment dynamisch nach oben an den Hang pendeln. Spezialisten haben dazu viel geübt, hoffentlich mit viel Schnee als Polster.

Landungen innerhalb von Ortschaften

Unter 50 m ist der Überflug von Gebäuden, öffentlichen Strassen und Menschenansammlungen gesetzeswidrig. Landungen in dicht besiedelten Ortsteilen sind oft mit vielen Hindernissen und oft ohne Plan B verbunden. Neben der Eigengefährdung stellt sich die Frage nach der Fremdgefährdung, was bei Unfällen auch strafrechtlich folgenschwer sein kann. Wenn du über Dächer und Strassen kurvst, so erregst du viel Aufmerksamkeit. Hängst du am Ende auf einem Dach, so kommt die Feuerwehr, die Zeitung und die Polizei mit einer Anzeige. Wenn ein Autofahrer hochschaut, dabei auf den Vordermann knallt oder ein Kind auf den Fussgängerstreifen übersieht, so wird das sehr schlecht für alle ausgehen. Deshalb sind Landungen in Ortschaften ohne Fremdgefährdung für Personen oder Sachen nur bei lockerer Bebauung mit ausreichenden Landemöglichkeiten anzuraten.

Start- und Landebewilligung

Aussenlandungen **ohne Bewilligung des Grundstückseigentümers** sind nur mit Segelflugzeugen, Ballone und bei Flugzeugen in Notlagen erlaubt. Paragleiter sind in Österreich davon ausdrücklich ausgenommen!

<https://www.jusline.at/gesetz/lfg/paragraf/10>

Für alle Starts und Landungen mit Paragleiter bedarf es einem Einverständnis der Grundstückseigentümer. Gegen eine Anzeige kannst du dich nur auf eine Notlage als Luftfahrzeug berufen. Das ist nicht so einfach, wenn das Auto um die Ecke steht. Über der Waldgrenze wird ein einzelner Start kaum einen Schaden verursachen oder jemanden stören. Bei einer Landung kann es jedoch zu Problemen kommen, vor allem wenn ein Schaden entsteht. Man wird zudem lange vorher beobachtet und Besitzstörungen sind in Österreich besonders verbreitet. Ein einvernehmliches Gespräch, ein respektvolles Verhalten und die Bereitschaft einen Schaden wieder gutzumachen sind die besten Mittel eine Klage abzuwenden. Eine regelmässige Benutzung eines Feldes ist immer mit den Eigentümer abzusprechen, was am besten durch einen örtlichen Gleitschirmclub erfolgt.

Vereinsmitgliedschaft

Um die Flugmöglichkeiten zu erhalten ist der Gleitschirmverein Staufen sehr bemüht mit den Landeigentümern ein einvernehmliches Verhältnis zu erreichen. Auch wenn du dich als Hike&Fly Pilot frei wie ein Vogel fühlst und jede Vereinsmitgliedschaft dir zuwider ist, so rate ich dir die verschiedenen Interessen zu respektieren. Wenn du im Bereich Bregenz bis Götzis aktiv bist, so dienst du deiner Sache mit einer Mitgliedschaft im Gleitschirmverein Staufen auf sehr effektive und zwangslose Art und Weise. Für 70 Euro bist du über den Aeroclub Haftpflichtversichert, stärkst mit deiner Mitgliedschaft die Interessenvertreter deines Sports, hast bei Problemen kompetente und gut vernetzte Ansprechpartner, findest falls gewünscht nette Fliegerkollegen/innen und profitierst von der Erfahrung alter Fuchse.

Kontakt: gleitschirmvereinstaufen@gmail.com

Wir geben dir auch ohne Mitgliedschaft unserer Erfahrungen über die verschiedenen Hike&Fly Start- und Landeplätze weiter. Weitere Infos über Hike&Fly findest du auch unter:

<https://www.facebook.com/groups/1021853091558368>

<https://www.paraalpin.info/index.htm>

<https://www.hikeandfly.org/>



Ps:

Es gibt keine alten und mutigen Gleitschirmpiloten