

Weltweite Top-Streckenfluggebiete

***Entnommen aus dem Streckenflugbuch
2. Auflage von Burkhard Martens***

- Quixadá, Brasilien
- Merlo, Mina Clavero, Argentinien
- Iquique, Chile
- Manila, Australien
- De Aar, Südafrika
- Rift Valley, Kenia
- Piedrahita, Spanien
- Karadag, Türkei

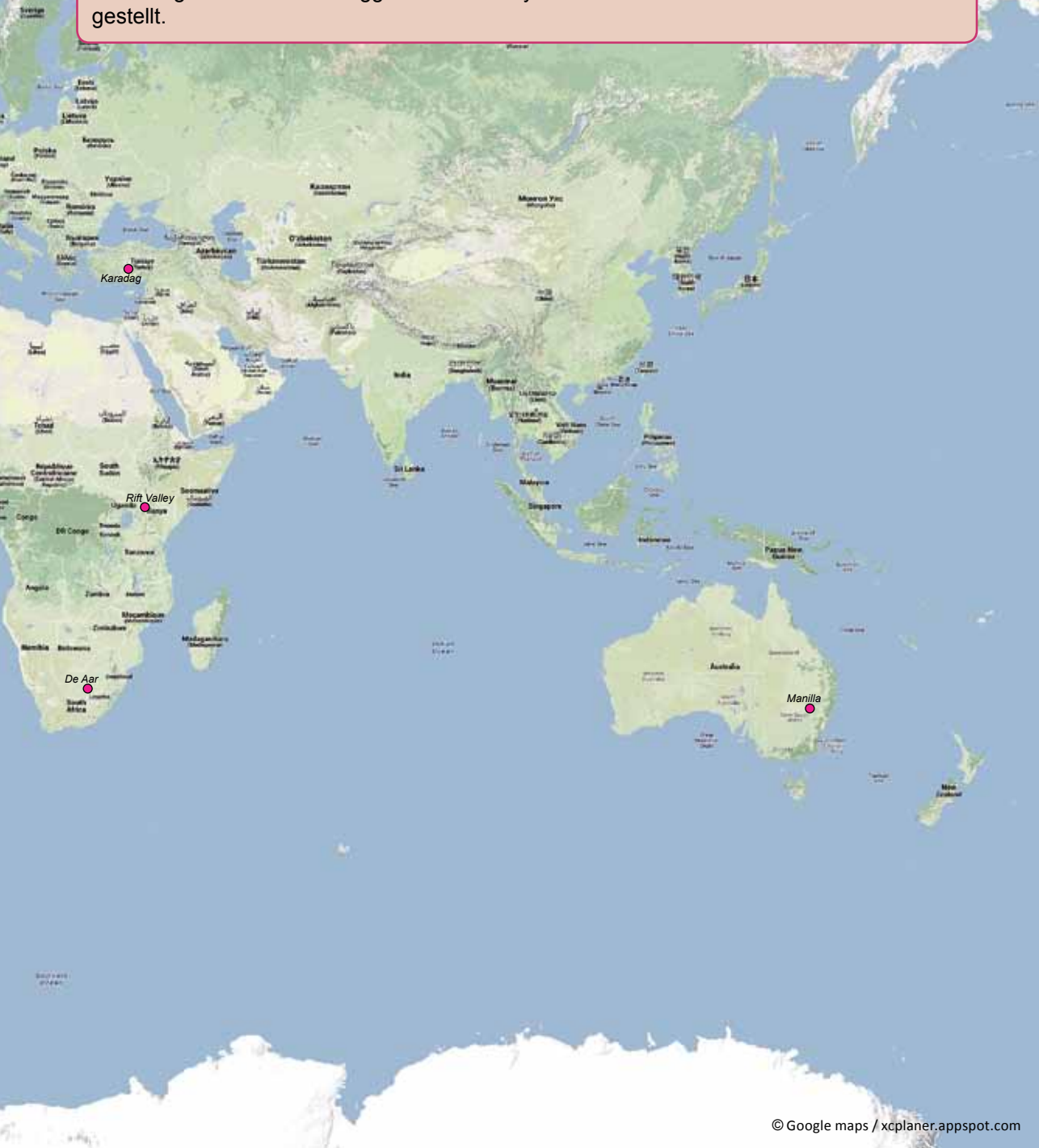


Anmerkung:

Diese 8 Streckenfluggebiete waren im letzten Streckenflugbuch auf 50 Seiten ausgiebig erklärt, besprochen, sowie reichlich bebildert. Ich habe sie alle befliegen und die Strecken dort aus eigener Erfahrung kennengelernt.

Diese Streckenbeschreibungen stehen auf der Homepage www.Thermikwolke.de zum kostenlosen Download bereit.

Bitte folgendes berücksichtigen: Kontaktadressen und Homepages können sich schnell ändern. Speziell in De Aar ist leider keine Infrastruktur mehr vorhanden, hier muss man sich selbst organisieren. Das Fluggebiet Rift Valley in Kenia hat sich als sehr turbulent herausgestellt.



↑ N

Quixadá, Brasilien



Über dem Hotel Pedra dos Ventos, der Startplatz ist auf der Gebirgskette rechts oben. Foto: Nina Brümmer



Startplatz



Einer der vielen Geier, die einem oft helfen, wenn man tiefkommt.

Das Jahr neigt sich dem Ende entgegen. Während auf der Nordhalbkugel langsam der Winter Einzug hält, ist Burkhard Martens mit seinem grünen CHILIB drei Wochen in Südamerika unterwegs, um fremde Fluggebiete und Kulturen zu erkunden. Im brasilianischen XC-Eldorado Quixadá gelingt ihm gewaltige Flüge: Sein GPS speichert 335 km 397 km und 411 km ab. Ein einzigartiges Triple, das noch kein Pilot zuvor mit einem EN-B Schirm erreicht hat.



Für die Rekordflüge wird zwischen 7,00 und 8,00 Uhr gestartet, Sonnenaufgang ist um ca. 5,15 Uhr.

Dies ist ein Auszug aus dem Skywalk Magalog. Hier habe ich eine kleine Werbegeschichte geschrieben, die für das Fliegen in Nordbrasilien recht interessant ist.

Die Vorgeschichte

Quixadá - ein Ort mit magischer Anziehungskraft für Gleitschirmpiloten. Gilt die Region im Nordosten Brasiliens doch als eines der feinsten Streckenfluggebiete weltweit. Extreme Wettersicherheit und beeindruckende Landschaften sprechen für sich. Viele Jahre war Quixadá Ausrichtungsort des legendären Wettbewerbs „X-Cerea“, doch als ein brasilianisches Dreier-Team im Jahr 2007 dort den Weltrekord in Freier Strecke auf 462 km schraubt, schlägt das in der XC-Szene ein wie eine Bombe.

In keinem Gebiet der Welt wurden bereits so viele 400 km Flüge dokumentiert wie hier. Klingt also ganz einfach. Doch als ich 2010 das erste Mal nach Quixadá reise, werde ich schon bei der Ankunft mit dem Satz begrüßt: „Glaub nicht, dass es geschenkt ist, hier 200km zu fliegen!“ Ein Satz, der sich leider bewahrheiten sollte. Obwohl ich zwei Wochen jeden Tag in

der Luft bin, reicht es am Ende nur für drei Flüge über 100 km. Das entsprach in keiner Weise meiner Erwartungshaltung. 200 km sollten es schon sein. Und ganz ehrlich: Mein persönliches Ziel war die 300er Marke. Doch nach der fünften Außenlandung in Algua Deus, cirka 35 km vom Startplatz entfernt, war mir der Spott der Fliegerkollegen sicher. Man benannte sogar eine Straße nach mir: Die „Rua Martens“ ist hier heute noch ein Begriff... – was mich nicht davon abhalten sollte, es 2011 aufs Neue zu versuchen. Dieses Mal ging ich mit einer völlig anderen Einstellung an die Sache heran. Mein neues Motto hieß: Defensiv fliegen, mit viel Durchhaltevermögen, nicht schnell und schon gar nicht aggressiv. Ich wurde belohnt. Auf Anhieb gelangen mir mit dem skywalk-Hochleister POISON3 mehrere Flüge über 200 km. Unter anderem mit 280 km ein neuer Deutscher Zielflug-Rekord – 2011 zugleich der weiteste Flug in dem von Andy Flüher und Michael Gebert organisierten Streckenflugcamp ➤fly with andy◀

Auf ein Neues

Mit den heutigen Hochleistern ist der Rekord von damals leicht zu schlagen, höre ich, als ich Ende Oktober 2013 wieder nach Quixadá fahre. Auch das brasilianische Rekordteam ist vor Ort und will erneut versuchen, eine Bestmarke zu setzen und sich den 2008 in Südafrika auf 502 km erhöhten Weltrekord zurückzu-



holen. Mit Martin Bühler, Lichtenstein und Philipp Steinger aus der Schweiz, sind zwei weitere Spitzenpiloten in Quixadá. Später sollte sich noch ein französisches Team einfinden. 2013 konnte es also endlich soweit sein. Und nach einer Woche in Quixadá kommt am 25. Oktober tatsächlich der Tag, auf den ich so lange gewartet hatte. 320km „Freie Strecke“ und 335 km „Freie Strecke mit drei Wendepunkten“ – neuer Deutscher Rekord und einer der aufregendsten Flüge meiner langen Flugkarriere. Ich starte bereits vor 8.00 Uhr Ortszeit und kann fünfzehn Minuten später auf 1.300 m aufdrehen – ungewöhnlich hoch für diese Uhrzeit. Die Wolkenentwicklung sieht super aus und ich fliege die erste Stunde mit einem knappen 50er Schnitt. Doch dann schattet es ziemlich ab und ich kämpfe lange zwischen 900 m und 1500 m darum, nicht abzusaufen. Bei Kilometer 100 erreiche ich ein Hochplateau, über das ich mich mit mickrigen 1700 m nach Monsenor Tabosa hangele. Die Peilung zu meinem auf West-Kurs 320km vom Start entferntem Ziel Piripiri wird von einer zunehmenden Südkomponente erschwert. Zum Glück ist die Thermik nun zuverlässiger und ich kann immer hoch fliegen. Doch als der Südwind bei Kilometer 200 über dem nächsten Hochplateau endgültig zu stark wird, ist die Zeit gekommen, mein geplantes Ziel aufzugeben. Der neue Kurs führt über ein so gut wie unbewohntes riesiges Gebiet mit wenigen einzelnen Häusern...

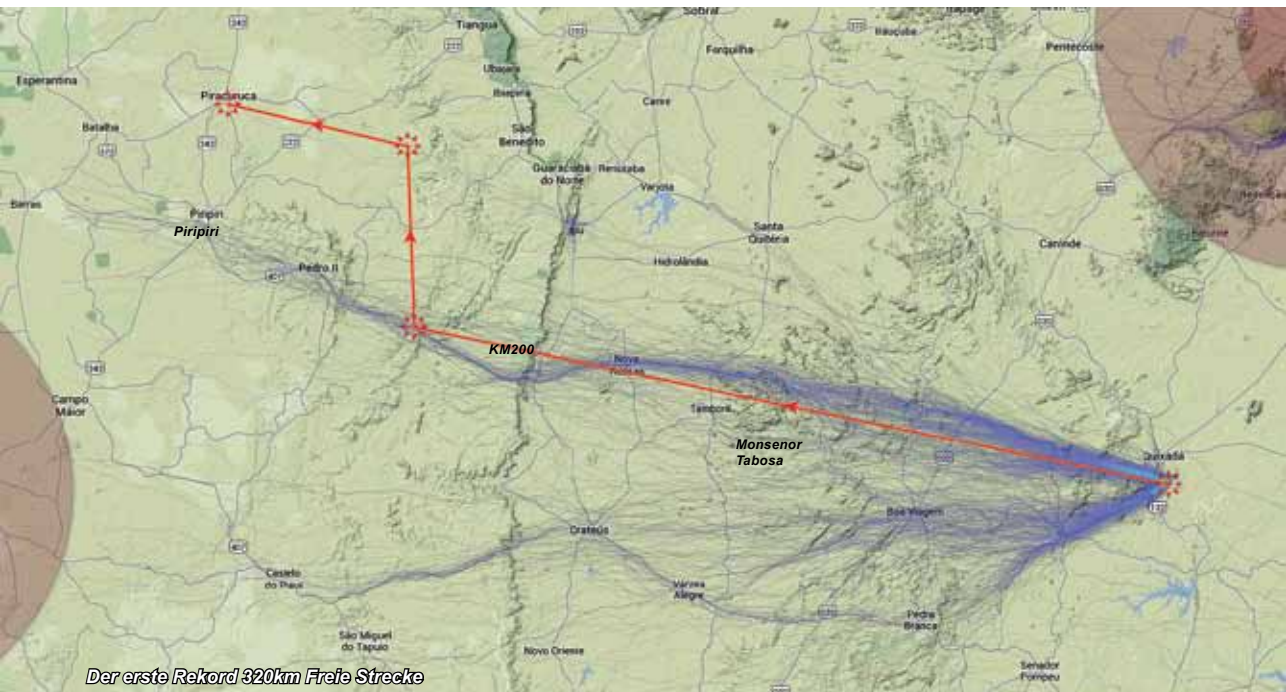


ten erhält. Als ich 200 m über Grund kurzzeitig leicht panisch einen schwachen Bart ausgrabe, höre ich sie formlich sagen: „Wenn Burki hier absauft, braucht er zu Fuß zwei Tage, bis er da wieder draußen ist.“ Zum Glück nimmt der CHILI 3 selbst schwachstes Steigen gut an, so dass es eine Freude ist, auch kleinste Thermikblasen auszudrehen. Zurück im Spiel! Jetzt bloß nicht rausfallen! Kurze Zeit später finde ich mich auf 2.800 m wieder, der maximalen Tageshöhe. Von der Basis sehe ich auch die unendlich lange Teerstraße, der ich dank des nun nachlassenden Südwindes wieder nach Westen folgen kann. Yeah! Keine Tagesmarsche und keine endlosen Stunden auf dem Rücken eines Maultiers! Als ich meine Füße um 16:45 Uhr über der Straße kurz vor der Stadt Piracuruca aus dem Beinsack strecke, stehen 320 km auf dem Tacho.

Chefrückholer Frederico hat bereits Fliegerkollege Philipp im Auto und um 2:00 Uhr nachts erreichen wir das Hotel. Ich bin überglücklich!

Zurück im Spiel

Während ich immer tiefer sinke, stelle ich mir die Gesichter des Ruckholteams vor, das alle 10 min ein Signal von meinem SPOT-Messenger mit meinen Koordinaten



Der erste Rekord 320km Freie Strecke



Die Seen bei km 40. Am Ufer vor dem See reißt oft Thermik ab. Die warme Bodenluft wird dort hingeschoben. Foto: Martin Bühler



Am Bildrand oben: Die Stadt Nova Russas bei km 180. Foto: Martin Bühler

Neues Spiel – neues Glück

Doch das Glück über den neuen Deutschen Rekord über 320 km „Freie Strecke“ sowie 335 km „Freie Strecke mit drei Wendepunkten“ ist mir nicht lange vergönnt. Denn nur eine Woche später schnappt mir Andy Egger den Rekord knapp weg. Ich habe noch 10 Tage Zeit und bin hochmotiviert, ihn zurück zu holen. Nach sechs schwachen Tagen sollte der siebte ein vielversprechender werden. Ich komme diesmal spät weg, aber dafür läuft es dann umso besser. Ein Beinahe-Absauffer bei Kilometer 50 erinnert mich daran, weitere Fehler zu vermeiden. Und am Ende des Tages parke ich meinen braven EN-B CHIL13 tatsächlich erst bei Kilometer 397 ein - der Deutsche Rekord für „Freie Strecke mit drei Wendepunkten“ sowie der Rekord für „freie Strecke“ mit 391 km gehören wieder mir. Weil die Rückfahrt 9 Stunden dauert - genauso lange wie der Flug - müssen wir am Landeort übernachten. Eine Strafe, die ich gerne in Kauf nehme ...

Fliegen im Nordosten Brasiliens

Die Hauptsaison für das XC-Fliegen in Brasilien geht von Oktober bis Anfang Dezember. Sonnenaufgang ist zu dieser Jahreszeit um 5:15 Uhr, bereits ab 7:00 Uhr geht es in Quixadá thermisch. Allerdings ist die Wolkenba-

sis mit 800 m um diese Uhrzeit noch sehr niedrig. Der Grund liegt auf ca. 200 m Höhe, der Startplatz auf 500 m. Gegen 10:00 Uhr ist die Basis meist auf 1.500 m angestiegen. Wer „nur“ 200 km erreichen will, kann sich also Zeit lassen, doch wer in Quixadá richtig weit fliegen will muss früh los und sich am Morgen durchkämpfen. Der Start ist oft aufregend. An den meisten Tagen bläst ein Wind von 20-30 km/h und mehr. Vier Starthelfer halten den Schirm geöffnet. Die Entscheidung über die Startfenster in den kurzen abnehmenden Windphasen übernimmt der Startleiter, der die Bäume und Büsche vor dem Startplatz beobachtet. Sind diese kurzzeitig ruhig, heißt es „Start frei!“. Nun gilt es, sofort aufzuziehen, drei Schritte auf den Schirm zuzulaufen, um den Druck aus der Kappe zu nehmen und sich im richtigen Moment auszudrehen. Dann ist man meistens schon in der Luft und geht sofort in den Beschleuniger. Dieser Bewegungsablauf muss zu 100 Prozent sitzen, ansonsten hat man hier an Starkwindtagen ein Problem. Endlich in der Luft ist Soaren angesagt, bis eine gute Phase kommt, um den eigentlichen Streckenflug zu beginnen. Die meisten Piloten versuchen zum Einstieg eine etwa einen Kilometer vor dem Berg liegende Thermik zu erwischen. Gelingt das nicht, kann man schnell zurück an den Hang und wieder aufsoaren. Ein Spiel, das solange fortgesetzt wird bis es klappt oder bis am Gipfel eine starke und vor allem breite Thermik durchzieht, die man sicher zentrieren kann. Dann geht es los. Ab jetzt ist Flachlandfliegen



Das Hochplateau von km 110 bis km 135. Foto: Martin Bühler



Bei den häufigen kurzen Flügen zwischen 30 und 100km ist das Rückholauto meist schnell da.



Bei km 370, Sonnenuntergang ist um 17.35 Uhr
Foto: Martin Bühler



Landung bei km 320, auf der Straße am ersten Rekordtag.

angesagt. Zu Beginn gilt es, extrem defensiv zu fliegen, alles Steigen und selbst Nullschieber mitzunehmen. Idealerweise fliegt man im Pulk und fächert sich bei den Gleitstecken mit einigen hundert Metern Abstand parallel auf. Oft reist die Thermik an Bodenunebenheiten und kleinen Kuppen ab. In starken Sinkgebieten ist es sinnvoll seitwärts auszuscheren und es mit Seitenwind zu verlassen. Die Bärte stehen meistens deutlich schräger als in den Bergen. Dieser „Schieflage“ muss man beim Eindrehen folgen. Fast immer befindet sich das beste Steigen im Luv der Thermik. Verliert man den Anschluss, lohnt es deswegen oft, gegen den Wind wieder ins Luv zu fliegen. Fliegt man stattdessen tief weiter, steht man schnell am Boden. Schlüssel zum Erfolg sind ausreichend Thermikflugerfahrung und ausgeprägtes Durchhaltevermögen. Die niedrige Wolkenbasis am Vormittag ist der Grund dafür, dass die meisten Flüge bereits nach 10 bis 100 km enden. Doch auch bei km 200 und zur besten Thermikzeit ist man schneller abgeseifen, als einem lieb ist! Im Oktober und November sind in Quixadá im Durchschnitt 20-40 Piloten am Start, von denen es meist nur 3-4 Piloten gelingt, weit zu fliegen – obwohl das Startfeld nicht gerade aus Anfängern besteht! Vergleicht man das mit den Top-XC Gebieten der Alpen, zum Beispiel dem Speikboden im Pustertal, ist diese Ausbeute sehr gering. Versuchen sich am Speikboden an einem guten Tag 20 Streckenflieger an einem großen Dreieck, kommen 95 % durch und fliegen 160 bis 220 km weit. Der Faktor Glück

spielt dabei eine untergeordnete Rolle – ganz im Gegensatz zum brasilianischen Flachland, wo er zu Beginn des Fluges entscheidend ist. Deshalb fliegen die Piloten, die die ersten 100 km hinter sich bringen, meist auch bis kurz vor Sonnenuntergang. Natürlich gilt: Je besser der Pilot umso kleiner sein persönlicher Glücksfaktor. Meine persönliche Erkenntnis: **Nach vielen Jahren intensiver Übung habe ich plötzlich viel mehr Glück!**

Anmerkung:

- Folgende Dinge waren bei der Thermiksuche wichtig:
- Sofortiges 90 Grad quer zum Wind fliegen wenn großes Sinken kam.
 - Ausdauerndes Zentrieren von Nullschiebern.
 - Häufiges fliegen an der Wolkenbasis und sich mit der abgerissenen Thermik treiben lassen, ganz besonders wichtig war das in der Früh.
 - Bei starkem Bodenwind nie an die Berge fliegen.
 - Thermik reißt oft an kleinen Kuppen und Baumrändern, hinter Senken oder Seen ab.

Infos:

Das Fliegen in Quixadá ist auch für Streckenpiloten mit geringen Ambitionen geeignet. Der starke Wind am Startplatz lässt im Laufe des Vormittags fast immer nach und die Basis steigt stark an. Wer erst um 10.00 bis 11.00 Uhr startet, hat große Chancen nicht gleich abzusaufen und man kann immer noch mehr als 200km fliegen!

Die vielen Kinder bei der Landung sind sehr freundlich und es kommt nie etwas weg, im Gegenteil, sie haben mir schon öfter was hinterher getragen. Nordbrasilien ist arm, aber die Leute sind zufrieden und glücklich. Beste Zeit ➤ September bis Dezember

Hotel ➤ www.pedradosventos.com.br
Wer kein portugiesisch spricht, sollte sich lieber dem Streckenfluglager anvertrauen ➤ www.flywithandy.ch
Detaillierte Infos auch zu den Start- und Landeplätzen gibt es hier: <http://www.thermikwolke.de/suedamerikareise/flugberge.html>



Wer in der Nähe von Dörfern oder Städten landet, bekommt viel Gesellschaft der Kinder. Sie sind sehr nett, hilfsbereit und es kommt nie etwas von der Ausrüstung weg.

Merlo, Mina Clavero Argentinien





Kondor



Der Startplatz „Los Condores“

Merlo / Mina Clavero

Eines der Hauptstreckenfluggebiete der Argentinier ist die lange Bergkette bei Merlo. Sie liegt an der Westseite der Sierra de Cordoba, ist im beflogenen Gebiet 150 km lang und Nord-Süd ausgerichtet. Sie ist für südamerikanische Verhältnisse schnell von der Millionenstadt Cordoba aus zu erreichen. Das Besondere hier ist die asphaltierte Bergstraße die 1000 Höhenmeter überwindet. Am Weg liegen auf ca. 1700m 2 Startplätze. Fährt man auf das Plateau und ca. sieben km nach Süden, kommt man zum Startplatz Los Condores. Der Start liegt auf ca. 2000m. Hier fanden schon oft die XC-Open und weitere Wettkämpfe statt. Unterhalb Los Condores liegt das Dorf Carpinteria mit eigenem Landeplatz. Das Fluggebiet Merlo hat außerdem den Startplatz Nido (unterer Startplatz) neben der Straße, er ist mit vielen Fahnen geschmückt. Da meist Nordwestwind weht, sind die Startplätze auch so ausgerichtet. Es ist ein Top-Gebiet. Sehr viele Tandemunternehmen arbeiten hier.

Da die Bergkette nach Westen zeigt, kann man natürlich nicht super früh starten. Gegen 11.00 Uhr fängt langsam die Thermik an und wird gegen Nachmittag deutlich stärker. Es bietet sich an, zuerst mit dem vorherrschenden nördlichen Wind nach Süden zu fliegen. Ist der Wind stark, können One-Way-Flüge realisiert werden. Dabei folgt man zuerst einer Straße im Tal der Bergkette, bevor das Gelände nach 90 km komplett flach wird. Natürlich kann auch weiter geflogen werden, jetzt sollte man den anderen Straßen folgen. Beim Rückflug, meist gegen den Wind kann über Merlo hinaus bis Mina Clavero mit dem Startplatz Nina Paula geflogen werden. Ein weiterer Top-Ausgangspunkt für Flüge an dieser Bergkette. Niña Paula hat den Vorteil, dass man gleich mit der nördlichen Windkomponente nach Süden fliegen kann, allerdings den Nachteil, dass der Startplatz nur knapp 400m Höhendifferenz aufweist und der Thermikeinstieg nicht so sicher ist wie in Merlo.

Die lange Bergkette ist ein Traum zum Fliegen. Flüge bis in den Sonnenuntergang sind keine Seltenheit und das Fliegen mit den vielen Kondoren in dieser Gegend ist ebenfalls ein Highlight.





Mina Clavero mit dem Startplatz Niña Paula und der Bergkette, der Blick nach Süden.



Über Merlo, der Blick geht nach Westen.

Infos

Detaillierte Infos zu den Start- und Landeplätzen gibt es hier: <http://www.thermikwolke.de/suedamerikareise/flugberge.html#merlo>

Folgende Internetseiten sind interessant:
<http://www.escuela-elnido.freeservers.com/>
<http://parapentemerlo.com.ar/>
<http://www.parapente.com.ar/>

Der Schweizer Wettkampfrack Andi Hediger hat sich in der Nähe Cordobas in La Cumbre auf dem Flugplatz nieder gelassen. www.aeroatelier.com

Beste Zeit: Unser Herbst und Winter



Der Landeplatz für Profis in der Kehre der Passstraße von Merlo.



Einer der Landeplätze in der Nähe von Merlo.



Startplatz Alto Hospice, 500 m oberhalb Iquique.



Iquique, Chile



Iquique

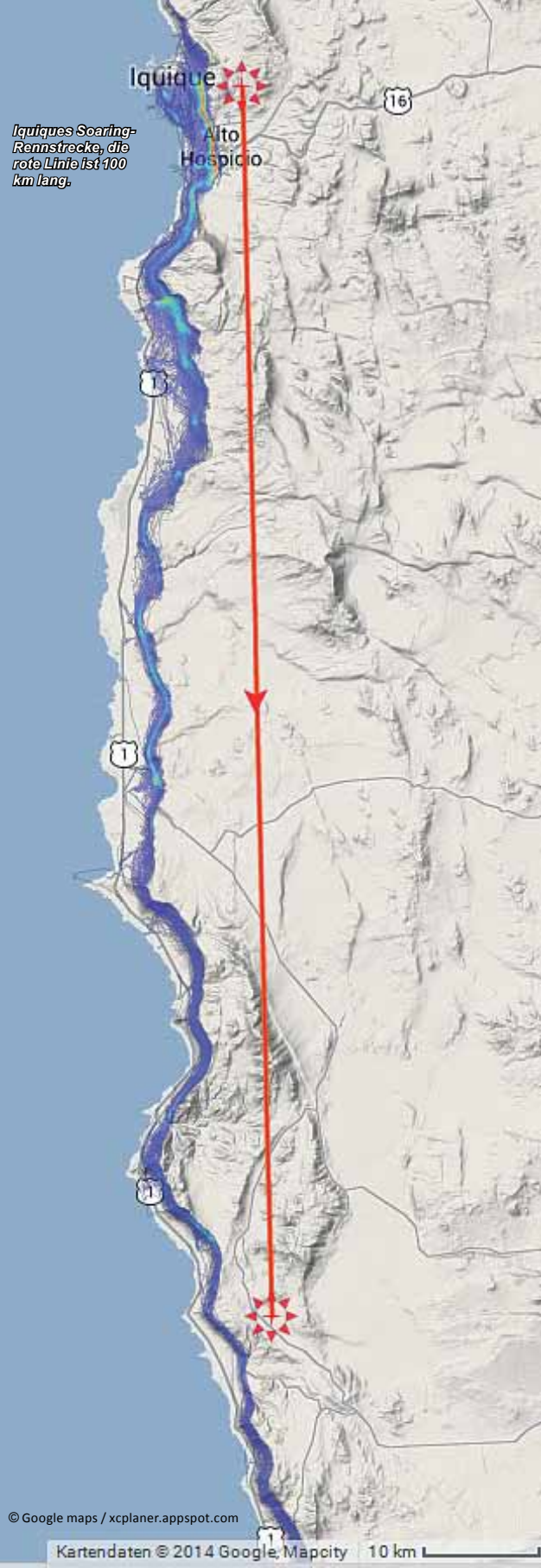
Die Dünen von Iquique sind mittlerweile sehr berühmt. Kann man doch hier das ganze Jahr fliegen und relaxen. Regnen tut es quasi nie und der Wind kommt immer von Westen vom Meer und nicht zu stark, meistens mit einer leichten südlichen Komponente. Auf der Skyway-Karte sieht man, wie oft schon die Küste hoch und runter geflogen wurde. Aber fast immer nur nach Süden und zurück. Das hat einen ganz einfachen Grund: Es gibt keine Straße an der Küste nach Norden. Es wurden schon Flüge durchgeführt, aber wenn es nicht klappt und man säuft ab, hat man ein Problem. Womöglich ein lebensbedrohendes!

Das Fliegercamp:

Philip Maltry, ein Schweizer der sich hier vor über 20 Jahren niedergelassen hat, führt das Fliegercamp „Altazor“. Er hat eine riesige Containeranlage aufgebaut. Mit seinem Wohnhaus, vielen Apartments, Service und Büroräumen. Die Anlage ist vom Startplatz bereits gut zu sehen. Man kann daneben oder für die Könner auch innerhalb landen.

Rekorde:

Der Zielrück-Rekord liegt bei den Gleitschirmen bei über 300 und bei den Drachen bei 360km. Die Flugroute ist durch die durchgängige Steilküste, meistens sind es sandige Dünen vorgegeben. Die Wolkenbasis liegt im Winter (Mai-August) oft nur bei 500m. Im Sommer oft um 1000m. Die Dünen sind am Start 500m hoch auf der Flugroute bis zu 1000m. Das hört sich alles sehr einfach an, ist es aber leider nicht. Die Dünen bilden keine gerade Linie, es gibt immer wieder Nasen, die mehr herauslaufen und Einschnitte



Der Blick vom Startplatz auf das südliche Iquique, das Camp Altazor liegt rechts am Bildrand. Foto: Nina Brümmer



Topdüne Palo Buque (unter dem Piloten), 13 km südlich von Iquique mit anschließesoaring an der hohen Düne rechts im Bild.
Foto: Nina Brümmer

bilden. Dadurch kommt es bei leichtem Seitenwind zu Rotoren im Lee dieser Kuppen. Piloten die bei stärkerem Seitenwind hier Strecke flogen reden von starken Turbulenzgebieten. Je höher die Basis umso einfacher ist es naturgemäß. Leider ist die Basis oft zu tief, um diese Leegebiete zu überfliegen. Fazit: Eher ein Streckenfluggebiet für Drachenflieger. Für Gleitschirmflieger eine tolle Spielwiese.

Flugtaktik:

Die Flugtaktik ist durch das vorher Gesagte eigentlich klar. Es wird immer in der Nähe der Düne gesoart, oberhalb thermisch bis zur Basis gedreht und so Strecke gemacht. Bevor man über eine Kante ins erwartete Lee fliegt, versucht man maximale Höhe zu machen. Das Lee nun zügig durchfliegen bis man wieder im Aufwind ist, nun im Geradeausflug an der Kante hochsoaren. Kommen Querungen wird auch hier maximal aufgesoart oder thermisch hochgedreht, danach wird über den Einschnitt geflogen. Das Spiel macht man so lange, bis der Wendepunkt erreicht ist. Auf dem gleichen Weg zurück.

Startplätze:

Der Hauptstart ist **Alto Hospize**, die Stadt oberhalb Iquiques. Man fährt mit der Flugschule oder mit dem

öffentlichen Bus nach oben. Er ist schon sichtbar, wenn die Straße das Hochplateau erreicht. Nachdem der Seewind eingesetzt hat kann man soaren, teilweise auch thermisch aufdrehen und losfliegen.

Palo Bucke: Der Übungshang und Top-Soaringgebiet liegt 13 km südlich von Iquique bei Straßenkilometer 393. Die Piloten fahren hier nachmittags hin. Man startet am Fuß der Düne, lässt sich hochziehen und wenn man abhebt, soart man sich weiter hoch. Die Düne ist nur ca. 50m hoch aber man hat Anschluss an die östlichen hohen Dünen und so kann man super fliegen und soaren.

Es gibt weitere Startplätze: z.B.:

km 60 auf der Abzweigung zur Hochebene bei der Zementfabrik: Start nur am Wochenende von der Einbuchtung der Passstraße.

km 200 am Pass, 15 m Oberhalb der Straße

Infos:

Das Camp ➤ www.altazor.cl Er kümmert sich um alles was das Fliegerherz begehrt. Zimmer- und Autovermietung, Shuttletransport, Infos und wenn mal was kaputt geht, hat er eine super Werkstatt.

Detaillierte Infos zu den Start- und Landeplätzen gibt es hier: www.thermikwolke.de/suedamerikareise/flugberge.html

Beste Zeit ➤ September bis Januar

Achtung: Kontrollzone am Flughafen von Iquique!



Der Startplatz bei km200 von Iquique, der Blick geht nach Süden. Foto: Nina Brümmer



Start Alto Hospice und das Fliegercamp.



Die Straße verläuft immer zwischen Düne und Meer.



170km südlich von Iquique, Blick nach Norden.



Superdüne: Palo Buque, südlich von Iquique.



Das Gelände bei 60km (Startmöglichkeit) im Norden, von Iquique, der Blick geht nach Süden.



Das Wasser ist zu kalt zum Baden aber gut für viele Fische.



Flug über Iquique ans Meer. Gelandet wird meistens am Strand.



Sit-in in der Nähe von Palo Buque.



Der Flugpark in Iquique.

Manilla, Australien



Mount Bora mit den Startplätzen, der Blick geht nach Süden



Der vielbenutzte Weststart



Einer der typischen Keilschwanzadler.

Manilla

Manilla liegt ca. 350km Luftlinie nördlich von Sydney, 30° südlicher Breite. Der Landschaftscharakter ist trocken, halbwüstenähnlich. Die ca. 4000km lange „Great Dividing Range“ teilt Australiens Festland vom feuchten Ozean im Osten. Manilla liegt auf der trockenen Westseite dieser Range.



Godfrey Wennes, Besitzer des Flugparks und des Berges ist gebürtiger Österreicher, er flog 1998 hier den langjährig gültigen Weltrekord in freier Strecke mit 335 km. Seitdem ist es ein Mekka für Streckenjäger. 2007 wurden hier die Gleitschirm-Weltmeis-

terschaften durchgeführt. Die Infrastruktur die er auf seiner Farm zur Verfügung stellt ist hervorragend. Er hat einfache Bungalows zu vermieten, stellt Internet, Wetterservice sowie Strom für die Camper zur Verfügung und organisiert den Shuttleservice. Wer es komfortabler mag, sucht sich ein Hotel in Manilla. Auf seinem Startberg, dem Mount Bora, hat Godfrey Startplätze für fast alle Himmelsrichtungen perfekt hergerichtet. Wer zum Abendflug noch einmal hochfährt kann den wilden Kängurus beim Grasenzuschauen.

Die Routen

Zwei Hauptrouten stehen zur Auswahl: Mit Ostwind nach Westen. Diese Route führt ins immer trockener werdende Inland oder der Weg nach Norden. Dabei fliegt man parallel zur Dividing Range. Diese bildet sogar Täler wo der Bodenwind kanalisiert wird, ähnlich der großen Alpentäler, nur dass die umliegenden Berge wesentlich niedriger und weiter auseinander stehen. Die am häufigsten geflogene Strecke, die im Cross Country Magazin schon als Classic Route beschrieben war, führt auf dieser zweiten Route nach Bingara, ca. 90 km im Norden gelegen. Folgt man beim Fliegen der Straße, hat man kein Problem mit dem zurück kommen. Die Australier sind sehr nett und nehmen Anhalter meistens mit. Um den Straßen zu folgen muss man teilweise mit Seitenwind fliegen, um





Rot, Godfreys Farm und Landeplatz. Von hier führt ein Weg zum Startplatz hoch. Fliegt man nach Norden folgt man dem Ausläufer der Bergflanke, bis man anschließend über der Straße weiter fliegt. Im Westen gibt es auch Landeplätze. Wer unterhalb des Weststarts absäuft wartet auf den Rückholer. Diese Schotterpiste ist nur mit 4WD zu befahren. Der Höhenunterschied beträgt ca. 450m. Der Landeplatz liegt auf 380m der Start auf 870m.

sie nicht zu weit aus den Augen zu verlieren. Hier in der Gegend gibt es viele Keilschwanzadler. Sie kreisen ebenso gerne mit uns wie die Greifvögel in den Alpen.

Südwestlicher bis südlicher Wind ist für diese Route geeignet. Nachdem der Mount Bora überhöht ist und die Basis erreicht wurde kann man losfliegen. Wem die 90 km bis Bingara nicht reichen kann natürlich 200km oder mehr in diese Richtung fliegen. Wer „nur“ bis Bingara möchte sollte lieber etwas warten. Wie überall auf der Welt ist die Wolkenbasis morgens nicht so hoch wie es wünschenswert wäre. Auf den ersten Kilometern folgt man der Verlängerung des Startberges nach Norden. Dabei fliegt man immer an den Nordflanken (die Sonne steht hier mittags ja nördlich). Man sollte defensiv fliegen, die gute Rückholstraße ist südlich des Berges! Nördlich kann man auch abgeholt werden, es sind aber nur kleine Wege

vorhanden. Nach dieser Strecke kann man rückholtechnisch gesehen relaxen, man fliegt über oder in der Nähe der Schnellstraße. Das Gelände wechselt von ganz flach zu hügelig und zieht sich relativ gleichbleibend immer weiter nach Norden.

Flugtaktik:

Die Hauptregel ist: man folgt Straßen. Das ist auf dieser Route leicht, aber man sollte immer dran denken wenn einen der Wind mal anders schieben will. Je weiter man von den großen Straßen wegfliegt, umso mühsamer wird das zurück kommen. Das gilt für die Westroute noch mehr, dort wird es sehr einsam. Die Thermik reißt an Hügeln sehr zuverlässig ab, auch an sehr kleinen. Aus großer Höhe erkennt man sie schlecht aber wenn man tiefer kommt sind Hügel oft



Auf dem Weg nach Bingara, deutlich erkennt man das Tal.



Ca. 60 km nördlich.



Barraba



Ziel: Bingara

besser geeignet als ganz ebenes Gelände. Dabei reißt die Thermik oft auch im Lee der Hügel ab. Deshalb ist es sinnvoll über so flache Hügel hinweg zu fliegen, wenn es nicht über ihnen hochgeht. Natürlich fliegt man nicht tief ins direkte Lee der Berge. Da der Wind hier meistens nicht so stark weht wie im windigen Südafrika oder im konstant mittelstarken Wind Nordbrasilens, ist die Thermik auch nicht so extrem schräg versetzt wie dort. Trotzdem gilt beim Thermik drehen: immer sauber nachzentrieren und sich tendenziell im Luv der Thermik aufhalten. Auch schwache Thermiken sauber ausdrehen und nicht nervös werden.

Infos:

Anreise: Über Sydney und Bus oder Inlandsflug bis Tamworth. Das ist nur 45km südlich gelegen. Godfreys Farm ist der ideale Ausgangspunkt fürs Fliegen und alles drum herum ➤ www.flymanilla.com
Etwas komfortabler sind die sehr einfachen Hotels in Manilla, hier muss man allerdings täglich fahren um zur Farm zu kommen.
Beste Zeit ➤ November-Februar

Ein etwas älterer Film auf YouTube ➤ <http://www.youtube.com/watch?v=gfIZpVrK1BI>







Blauthermik im Flachland, die gute Thermik ist bei den Wolken im Hintergrund.



De Aar, Südafrika



Die erste Thermik in Startplatznähe.

De Aar

Nach dreijähriger Tätigkeit bei Gleitschirmherstellern in Österreich haben die Südafrikanerin Desiree und der Österreicher Arnold Pansi 2001 die Fliegerfarm und das Gästehaus in De Aar etabliert. Es liegt zwischen Kapstadt und Johannesburg und ist ein wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt in Südafrika. Die Landschaft ist fast wüstenmäßig und recht trocken. Godfrey aus Manilla (Australien) hat 1998 drei Jahre vorher mit 335 km einen neuen Gleitschirm Weltrekord in freier Strecke aufgestellt. Folgt man der Hauptroute von de Aar nach Osten, hätte man diesen Rekord schlagen können, danach kommt im Osten eine große Bergkette. An Rekordtagen ist der Wind sehr stark und damit stellt diese Bergkette ein Hindernis dar. Man fliegt nicht in die Berge bei Starkwind! Nevil Hulett hat in Südafrika den Weltrekord 2008 auf 502km vergrößert. Brasilien, Australien und Südafrika sind die Gelände wo dieser Rekord am ehesten geschlagen werden kann. Das bedeutet für die Weltrekord-ambitionierten Streckenflieger, dass sie von De Aar aus erst 200km nach Westen fahren müssen um auf die magischen 503 zu kommen. Genau so hat es Nevil 2008 auch gemacht.

De Aar ist aber auch ohne diesen Weltrekord zu brechen eine Reise wert. Geschleppt werden kann in

jede Himmelsrichtung und der Wind ist nicht immer unbändig stark. Die besten und häufigsten Wetterlagen treten bei nördlichen bis westlichen Winden auf, allerdings wird in alle Himmelsrichtungen geflogen. Siehe die Skyway-Karte auf der nächsten Seite. Das Navigieren ist hier recht einfach. Man folgt Straßen und alle ca. 50km kommt eine größere Stadt. Desiree und Arnold bieten auch einen Rückholservice an. Ein tolle Erleichterung um einfach mal los zu fliegen. Für Einsteiger bieten sie auch Streckenflug- und Windenschleppkurse an.

Flugtaktik:

Das Gelände ist sehr trocken, damit stellt sich bei der starken Sonneneinstrahlung hier auch eine starke Thermik ein. Wie man zentriert ist sehr davon abhängig wie stark der Wind weht. Je stärker umso schräger steht die Thermik. Meistens ist sie auch bei mäßigem Wind wesentlich schräger als in den Bergen bei gleicher Stärke. Dieser Schrägstellung muss man folgen, die meisten Piloten fallen meistens im Luv der Thermik heraus, weil sie sich nicht vorstellen können, dass man mit so viel Versatz zentrieren muss. Das bedeutet für sie, dass sie meistens mit Rückenwind fliegend wieder den Bart finden. Typische thermische Abrisskanten sind, wenn der Wind weht, alle Kanten, Hügel, Teerstraßen, Geländeknicke, Dörfer, Wälder (soweit



Hier ist De Aar recht grün, im Vorfeld hatte es öfter geregnet. Zum Fliegen ist es besser, wenn es so trocken ist, wie rechts im Bild. Es wird immer einer Straße gefolgt.



Manchmal benötigt man mehrere Schlepps.



Beim Fliegen mit Rückenwind haben Einsteiger Schirme kaum einen Leistungs Nachteil.



Ortsteil von De Aar.



De Aar und die Schleppstrecken.

mal einer kommt) oder Flüsse und Trockenbette. Alles wo die warme Bodenluft gegen geschoben wird. Da drüber (da hinter) geht es hoch. Ein ziehender Wolkenschatten ist eine gute Abrissstelle für Thermik. Da wo der Schatten gerade auf die heiße Bodenluft trifft löst sich die Thermik ab, das bedeutet, dass man durch den Schatten durchfliegen muss um an diese Kante zu kommen. Wenn kein Wind weht ist es wesentlich schwieriger. Wenn man hoch ist wird nach Wolken geflogen; soweit klar aber wenn man tief ist muss man auf Geländeunterschiede achten. Zum Beispiel Teerstraßen oder Dörfer oder bewässerte Weide neben trockener Weide oder dunkler neben hellem Boden usw. Wichtig beim Gleiten ist zudem, dass man Sinkgebiete meidet, diese sind oft mit dem Wind langgestreckt, aber nicht unbedingt breit, das heißt, sofort mit Seitenwind fliegen wenn es stark runter geht. Ohne sichtbare Hinweise auf Thermik, wie kreisende Vögel, Insekten, aufgewirbelter Dreck und dergleichen kann man versuchen, auf Seitenwinde zu achten. Eine neben einem aufsteigende Thermik zieht einen an. Dieser Seitwärtsdrift folgen, so findet man zum Zentrum.

Auch wenn das meiste Gelände unbewirtschaftet aussieht, fast alles sind Weiden. Auf einigen gibt es gefährliche Tiere auch wenn man sie wegen der Größe der Weide gar nicht sieht. Am besten landet man außerhalb oder in der Nähe des Zauns und verlässt zügig das Gelände.

Infos:

Für Nichtflieger bietet DeAar nicht allzu viel.

Die Fliegerfarm gibt es nicht mehr. Hier muss man sich jetzt selbst organisieren.

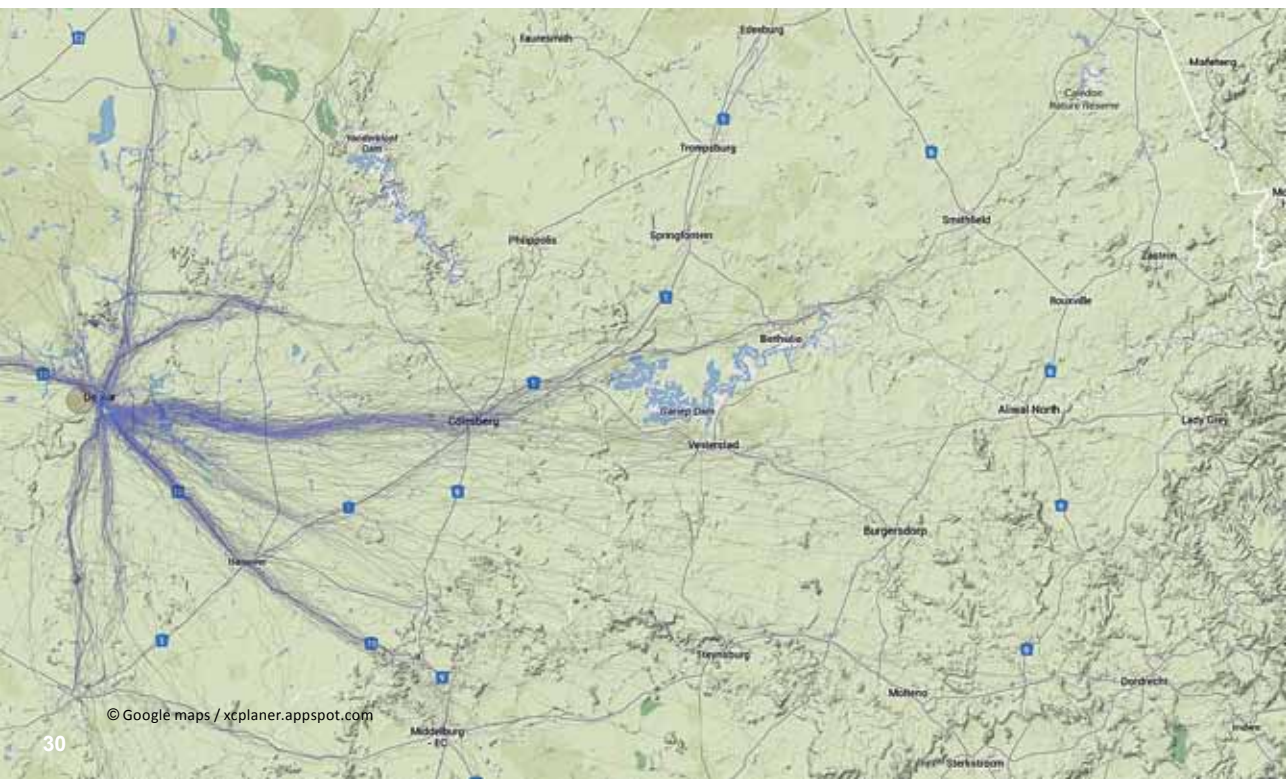
Ein Video über das Gebiet gibt es hier ➤ <http://www.youtube.com/watch?v=GeZ1XdxvVCc&feature=relmfu>

Beste Zeit ➤ Oktober bis Januar

De Aar ist die Heimat von zig tausenden Falken. Es ist eine Show, wenn die Vögel abends in der Stadt ihre Schlafplätze aufsuchen.



Hoffentlich gehts bald los!





Für jede Windrichtung gibt es eine Straße der man folgen kann.



Ein guter Tag!



Das Navigieren ist leicht wenn man Straßen folgt, alle ca. 50km kommt eine Stadt.



Arnold und Des bieten Rückholservice an, super.



Zu Hause im Gästehaus.

Rift Valley, Kenia





Soaring vor dem Hotel.



30 km südlich des Hotels, der Blick geht nach Norden.

Rift Valley

Der Große Afrikanische Grabenbruch (Great Rift Valley) ist eine Riftzone, die sich von Ostafrika nach Südwestasien erstreckt und durch die Spaltung der Arabischen Platte von der Afrikanischen Platte während der letzten 35 Millionen Jahre entstanden ist. Das Rift ist mehrere tausend Kilometer lang bildet aber nicht durchgehend eine markante Erhebung. Es ist immer wieder unterbrochen. In unserem Fluggebiet ca. 250 km nördlich von Nairobi bildet es eine sehr markante Abbruchkante mit einer Ausdehnung von rund 140 km Länge. Der östliche Passatwind steht auf dieser Süd-Nord ausgerichteten Flanke meist perfekt drauf. Durch die hohe Lage des Geländes gibt es genügend Wasser und der Boden ist fruchtbar. Mais, Bananen, Passionsfrüchte, Kartoffeln, Salat und vieles mehr wächst hier sehr gut.

Weltrekordgebiet

Im Januar 2011 flog das Skywalk-Team hier 18 (!) Nationale und Weltrekorde. Das schlug in der Szene ein und es ist seit dem auch für Gelegenheitsstreckenflieger ein sehr begehrtes Urlaubsziel. Die Rekorde wur-

den mittlerweile auf 260km Ziel-Rückflüge ausgeweitet. Greg Knudson konnte 2014 den 200er Ziel-Rück auf unglaubliche 36km/h erhöhen. Anlaufadresse ist das perfekt an der Abbruchkante gelegenen Kerio View Hotel. Es liegt auf 2350 m Höhe und der schöne Startplatz ist neben dem Hotel. Man kann Toplanden oder auf dem ca. 200 m tiefer gelegenen Vorplateau einlanden.

Die Abbruchkante

Das Fliegen im Rift ist anders als in den Bergen. Die Abbruchkante geht im Bereich des Hotels 200-300 m steil nach unten bis zu einem 2-3 km breiten Vorplateau. Danach geht es nochmal ca. 1000 m in die Tiefe. An dieser steilen Flanke bis zum Vorplateau kann schon bei wenig Wind zuverlässig gesoart werden. Ganz nach unten fliegt man besser nicht, dort ist es zu heiß. Die Riftkante zieht sich vom Hotel etwas über 40 km nach Süden, verbindet sich bei km 20 mit dem Vorplateau, so dass es dort ca. 1300 m direkt nach unten geht. Dann läuft sie aus. Nach Norden sind es ca. 80 km, dann kommen einige Knickpunkte nach Westen, siehe Bild Seite 251. Wer hier weiter fliegt, muss beim Rückflug mit Gegenwind wieder nach Os-



Hotel

Wasserfall

ten vorfliegen. Auch hier verschwindet das Vorplateau und es bildet sich eine einzige hohe Bergflanke. Auf dem Weg nach Norden wird die Abbruchkante etwas flacher und die Streckenflieger fliegen hier thermisch, weil es nicht mehr so gut soart. Bei den Geschwindigkeitsrekorden wurde selten thermisch geflogen, man konnte 40 km nach Süden und ebenfalls 40 km nach Norden soarend zurücklegen. Bei einem ca. 25er Ostwind lohnt sich das thermische Aufdrehen nicht, wenn man Strecke fliegen möchte. Die Piloten sanken immer an die Stelle der Abbruchkante zurück an der sie aufgedreht hatten, weil es sie beim Aufdrehen so weit hinter die Kante versetzt hatte. Es verläuft eine Sandpiste ganz unten im Tal parallel zur Soaringkante. Eine Landung hier unten ist aber nur für Notfälle, ansonsten landet man immer am Hotel oder in der Hochebene in der Nähe des Hotels.

Flugbedingungen

Zu den Flugbedingungen folgendes: Hier im Einflussbereich des Passatwindes setzte der östliche Wind täglich zuverlässig gegen 7.30 Uhr ein. Bis gegen 10.30 konnte meist ruhig gesoart werden. Danach kamen thermische Ablösungen hinzu. Im Bereich des

Vorplateaus, das ja nur 200-400 m hoch ist, waren diese Ablösungen unangenehm stark, klein und bockig. Im Bereich ab 20 km südlich und nördlich verschwindet diese Ebene und das Gelände fällt zwischen 1300 und 1600 m direkt ab. Hier sind die thermischen Ablösungen länger breiter und großflächiger. Gegen Mittag auch extrem stark. Mehrfach wurden 10 m/s Steigen gemessen, dahinter aber auch ähnliche Sinkwerte.

Flugtaktik

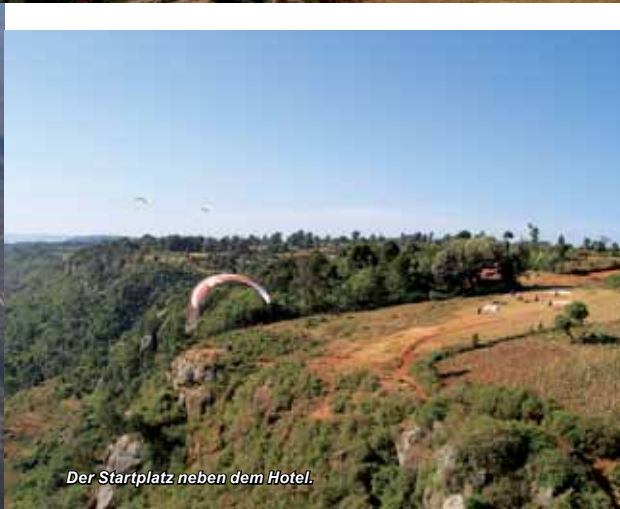
Flugtaktik für Einsteiger: Immer der Kante entlang fliegen, wer sinkt, näher an die Kante ran, wer sie überhöht, hält etwas weiter in die Ebene vor die Kante. Man lässt sich bei stärkerem Wind nicht in die Hochebene hinter der Kante versetzen. In der Gruppe kam es aus diesem Grund zu 3 unangenehmen Außenlandungen auf dem Hochplateau hinter der Kante. Schwierigkeiten: Die Einbuchtung mit dem Wasserfall bei km 11 im Süden. Wir querten immer direkt, bei Seitenwind verursacht der Knick beim Wasserfall Turbulenzen. Bei km 21 im Süden der „Muffen Mountain“, dort verursacht ein vorgelagerter Hügel ebenfalls Turbulenzen. Möglichst hoch an der Kante blei-



Vor dem Hotel.



Abendsoaring am Startplatz.



Der Startplatz neben dem Hotel.



Iten

Nördlich des Starts, mit Blick zum Iten der immer östlich umfliegen wird wenn man tief ist. Der Blick geht nach Norden.

ben, funktioniert das nicht, besser umdrehen. Beim Flug nach Norden kommt nach 1,5 km ein vorgelagerter Hügel „der Iten“, siehe Bild unten. Wer tief soart fliegt im Bogen vor den Hügel, hinter ihm wieder an die Kante ran. Man fliegt nicht tief zwischen Hügel und Soaringkante! Wenn der Wind nicht so stark ist, kann man selbstverständlich die Thermik ausdrehen und sich versetzen lassen. Maximale Höhen von 6000 m wurden schon erreicht. In unserer Woche mehrmals knapp 4000 m.

Infos:

Beste Reisezeit ➤ Mitte Dezember bis Januar. Bei Außenlandungen am besten mit einem Motorrad taxi zurück. Preis bei einer Landung ganz unten im Tal ca. 10-15,- Euro. Da sich aber geschlossene Aufgaben anbieten, passiert das nur sehr selten. Meistens wird topgelandet oder direkt unter dem Hotel Fahrpreis 1,50 €.

Anreise über Nairobi und Inlandsflug nach Eldoret, von dort für wenig Geld mit Matatu (Bustaxi) zum Hotel Kerio View in Iten. Alternativ in sechs-sieben stündiger Busfahrt von Nairobi bis zum Hotel. Die Organisation dieser Busfahrt kann bei Buchung des Hotels mit gebucht werden. ➤ www.kerioview.com
Ein Video des Fluggebietes ➤ www.youtube.com/watch?v=KYazhK1uKEA

Das Klima ist sehr angenehm. Tagsüber ca. 16-22 Grad, nachts etwas darunter. Im Schatten ist es bei

dem immer blasenden Wind allerdings kühl. Unten im Tal unangenehm heiß bei 35 Grad und mehr und leider weht dort kein Wind. Bei langen und hohen Flügen sind dicke Handschuhe geeignet. Ein Overall ist für Gurtzeuge ohne wärmenden Beinsack sinnvoll.

In der Nähe des Hotels ist das „High Altitude Trainings Camp“ der Langstreckenläufer. Viele der weltbesten Läufer sieht man hier. Ich benötigte für meine verspannte Schulter einmal einen Physiotherapeuten. Jerom aus Holland der seit 5 Jahren hier lebt behandelte mich eine ganze Stunde für 10,- €. Eine Massage im Hotel kostete noch weniger. Alternativen: Mountainbike- und Motorrad fahren, Joggen, Safaris. Infos dazu auf der Webpage vom Hotel.

Was wäre Kenia ohne Safari? Wir besuchten im Tagesausflug den Lake Baringo, Nilpferde, Krokodile und Seeadler, die einen Fisch fangen waren die Highlights. Auf der Rückfahrt zum Flughafen von Nairobi bietet sich ein Zwischenstopp des Nakuru Nationalparks (www.kws.org) an. Er liegt genau auf halbem Weg nach Nairobi. Wir übernachteten (Doppelzimmer 250,- \$) in der schönen Nakuru Lake Lodge. Schon bald sahen wir riesige Herden Wasserbüffel, Zebras, haufenweise Springböcke und Artverwandte, Pavianherden aber auch viele Nashörner und Giraffen. Sogar einen Löwen durften wir beim Schlafen auf einem Baumstamm bewundern. Er ist berühmt für die Vogelvielfalt. Flamingos, Pelikane, Störche, Adler und viele Kleinvögel sind hier heimisch. Im Eingang über dem Park steht „Bird Watchers Paradies“

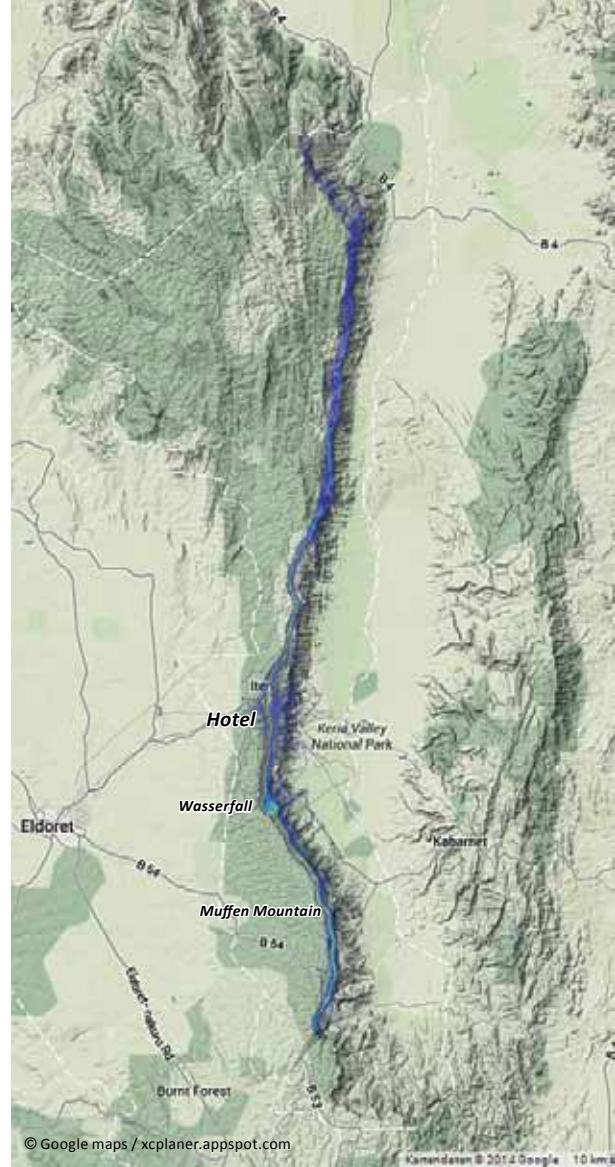




Kerio View Hotel mit Gästehäusern



Landung 200m unterhalb des Hotels.



© Google maps / xcplaner.appspot.com

Karten Daten © 2012 Google 10 km



Das Mototaxi wartete schon.



Ralph Schlöffel hatte das Projekt „Fliegen für ein Klassenzimmer“ ins Leben gerufen. Landung bei der Flugschule

Piedrahita, Spanien





Östlich Avila, Foto: Ralph Schlöffel



Über dem Flachland auf dem Weg nach Avila, links die Straße N110, über der meistens geflogen wird.

Piedrahita

Piedrahita liegt in Zentralspanien in der Region Castilla Y Leon, etwa 140 km westlich von Madrid. Die Gegend ist vor ca. 350 Millionen Jahren durch vulkanische Tätigkeit entstanden und im Laufe der Zeit durch Erosion geglättet. Entstanden ist eine etwa 1000 m hoch gelegene Ebene, im Süden durch bis zu 1900 m hohe abgerundete Berge und Kuppen begrenzt, im Norden ist es ziemlich eben. Der Fluss Tormes entwässert das Gelände, dadurch ist es sehr trocken, was wiederum gut für die Thermik ist.

Das Fluggebiet, die Konvergenz

Das besondere am Fluggebiet Piedrahita ist eine riesige Konvergenzlinie, die sich bei südöstlicher Höhenwindströmung einstellt. Es ist eine häufige und die beste Wetterlage, um hier Strecken zu fliegen. Durch ein Hitzetief über Zentralspanien, das dann bei Hochdrucklagen vom Mittelmeer und vom Atlantik die Luft anzieht, entsteht eine Konvergenzlinie nördlich der südlichen Gebirgskette von Piedrahita. Diese Konvergenz ist oft durch Wolken gekennzeichnet, siehe Satellitenbild unten. Der dadurch entstehende Wind an die Bergflanken ist mit der Entstehung des Talwindes vergleichbar, auch hier wird durch das Hitzetief über den Alpen die Luft von allen Seiten zu den Alpen ge-

führt. Der Talwind hat eingesetzt.

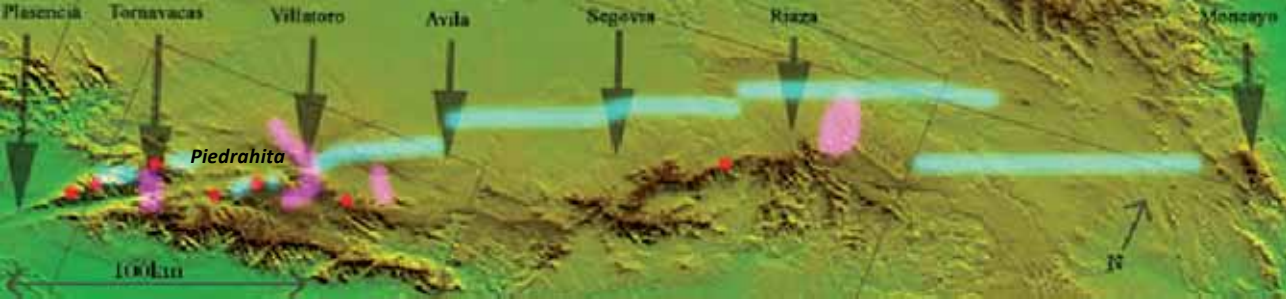
Diese Konvergenz ist aber nicht vergleichbar mit den gewohnten Konvergenzen wie an einem Pass. Es geht nicht überall unter dieser Konvergenz hoch. Es ist eher normale Thermik die sehr zuverlässig, in kurzen Abständen und konstant hochgeht. Das Zusammenströmen der Luftmassen in diesem Bereich labilisiert die Luft und hilft der Thermik so beim Aufsteigen.

Ist man am Villatoropass angekommen, es steht häufig eine weitere Konvergenz über ihm, kann man in die legendäre Konvergenz über der Nationalstraße N-110 einsteigen. Diese Konvergenzlinie erstreckt sich über 400 km. Segelflieger fliegen mit ihrer Hilfe 1000 km Zielrückflüge.

Das Hauptfluggebiet (an 90 Prozent der fliegbaren Tage geht es hier) ist der Nordweststartplatz Pena Negra. Durch die nordwestliche Ausrichtung geht es hier thermisch erst relativ spät hoch. Wenn der Valley Wind eingesetzt hat, sollte es gegen 13.00 Uhr möglich sein, sicher aufzudrehen. Das hört sich extrem spät an, aber relativiert sich etwas, wenn man bedenkt, dass in Piedrahita die Sonne über eine Stunde später als in Zentraleuropa aufgeht. Natürlich geht sie auch entsprechend später unter. Steve Ham ist hier 1993 einen neuen Europarekord von 162 km geflogen und erst um 15.30 gestartet. Bei einem Task am 1. September der XC-Open flogen 22 Piloten zwi-



Die Konvergenzwolken in Zentralspanien entstehen durch das Hitzetief welches vom Atlantik und Mittelmeer Luft ansaugt.



Die eingezeichneten Konvergenzlinien der Segelflieger.

schen 130 und 208 km weit, Startzeit 13.30 Uhr. Bis Mitte August kann man nicht nur mit den allgegenwärtigen Geiern, sondern auch mit den extrem häufigen Störchen in der Thermik fliegen.

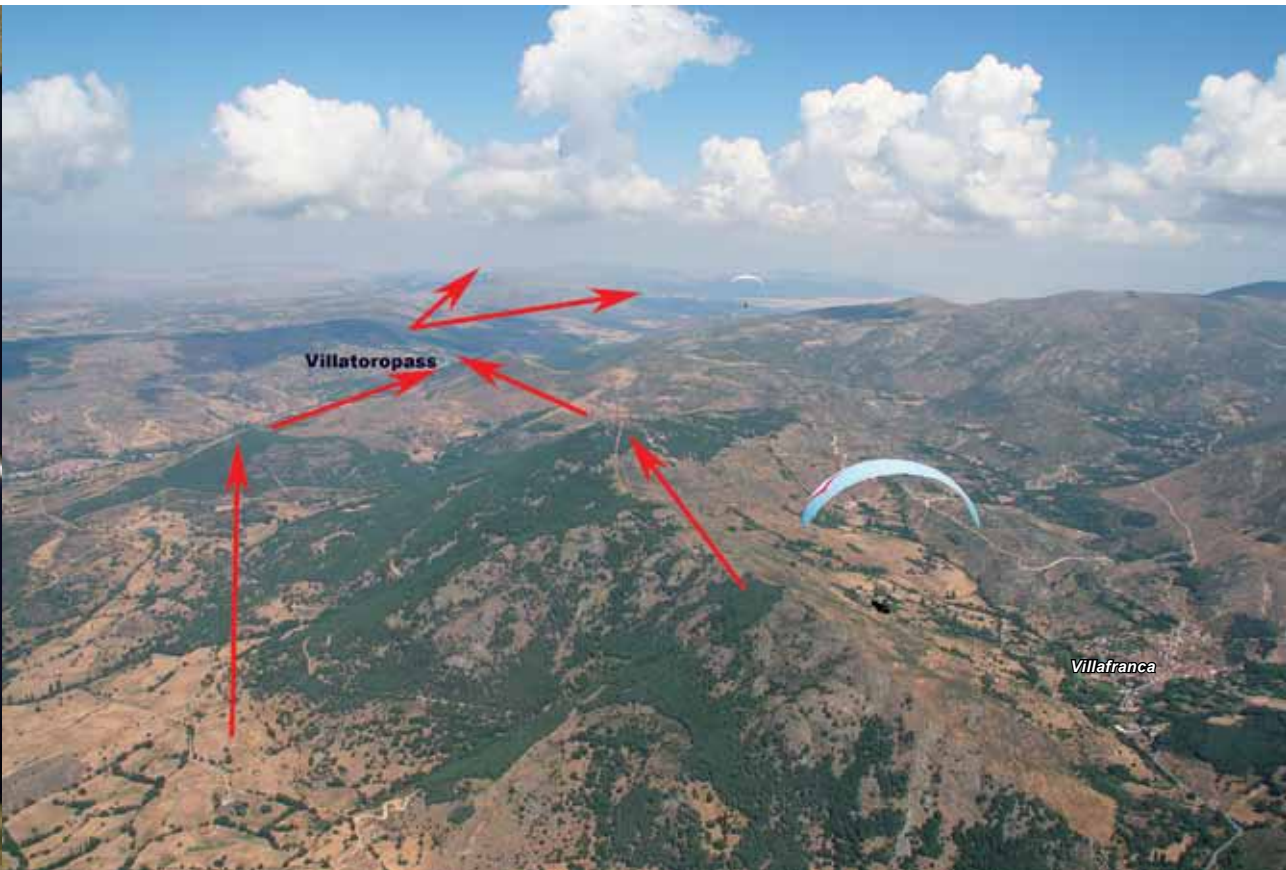
Flugrouten

Das Fliegen in diesem Fluggelände ist für alle Piloten, die Flachlandfliegen nicht gewohnt sind eine Herausforderung. Manchmal geht es am Nordwesthang thermisch nach oben. Die warme Luft kommt allerdings aus dem, dem Berg vorgelagerten Bereich und wird durch den Valley Wind an den Berg geführt und steigt dort als Thermik auf. Das Flachland steht allerdings im besseren Winkel zur Sonne und erwärmt sich stärker, was auch stärkere Thermik zur Folge hat. Geht es am Hang nur runter, was immer wieder gerne passiert und die Piloten halten sich am Berg, aus Angst im Flachland abzusaufen, passiert sehr häufig

genau das. Die Piloten die an solchen Tagen direkt raus Richtung Flachland fliegen, haben wesentlich bessere Thermikchancen. Die Flachlandthermik wird allerdings erst gegen 14.00 Uhr zuverlässig und stark, es ist also durchaus sinnvoll, die ersten Kilometer am Berg zu versuchen, dann aber raus ins Flachland.

Die Ost-Nordostroute: Die mit Abstand am häufigsten geflogene Route. In Piedrahita fliegt man in der Regel die ersten Kilometer an den Bergen, um dann beim Flug nach Osten den Villatoropass (1356m) zu überfliegen. Hier wird meistens ins Flachland der Avila Ebene herausgeflogen oder über dem kleinen flachen Hügelgelände nördlich der N110 der Weg nach Nordosten fortgesetzt. Durch den Wechsel der Berg- und Flachlandfliegerei ist das Gelände sehr interessant.

Der Flug über den Pass: Der unscheinbare Villatoropass stellt das größte Hindernis auf der Hauptflugrou-





Steve Ham hat hier schon viele Wettkämpfe geleitet.



Der Startplatz Pena Negra

te dar. Man hält sich etwa 7 km am Berg, siehe Bild 315_1570 Dann fliegt man möglichst hoch südlich an Villafranca vorbei auf den westlichen niedrigen Ausläufer östlich von Villafranca. Man fliegt nicht tief in die Hochebene östlich Navacepedilla. Hier dreht man noch mal auf, bevor man nun hoch südlich über den Pass und weiter nördlich auf die flachen Südkuppen Richtung Avilla, oder östlich direkt ins Flachland weiterfliegt.

Flugtaktik: Bei einem Wettkampf im September waren schon einige Piloten wegen des Passes fast am verzweifeln. Der Unterschied zu der Bergfliegerei ist hier folgender: Meistens hatte es deutlichen Westwind. Viele Piloten drehen wie in den Bergen und lassen sich wenig mit dem Wind versetzen. Das ist hier aber falsch, zumindest wenn man deutlich über Grat ist. Beim Zentrieren wird wenig vorgehalten. Ein Kreis, nur wenig gegen den Wind ins Luv vorfliegen und sofort den nächsten Kreis drehen. So versetzt es zwar stark, aber man bleibt in der Thermik. Ein

weiterer großer Unterschied zur Gebirgsfliegerei ist, dass man auch aus geringsten Höhen gute Chancen hat wieder aufzusteigen. Und ist man erst im freien Flachland der Avila Ebene kann man selbst beim 25er Bodenwind sich extrem versetzen lassen und hochkommen. Im Gebirge ist so starker Wind auf Grathöhe viel zu gefährlich, es würde einen hinter den Grat ins Lee wehen.

Wo findet man hier im Flachland die Thermik: Wenn man hoch ist folgt man den Wolken, ist man tief sucht man Abreißstellen. Zum Beispiel den markanten Knick der Hauptstraße in la Torre. Ein 15m hoher Sprung im Gelände fungiert hier als sichere Auslösestelle. Auch kleine Hügel zu überfliegen ist geschickt. Neben den ganzen bekannten möglichen Thermik auslösenden Stellen aus den Lehrbüchern ist noch folgendes Vorgehen erfolgreich: Wenn man tief ist, unbedingt der Windströmung folgen, dabei sehr sensibel auf Querströmungen achten. Geht eine Thermik in der Nähe ab, zieht diese die Luft aus der Umgebung an, spürt man plötzlich diese leichte Seitwärtsdrift, ist die Flug-





Kilometer 150 auf der Ostroute



Über Piedrahita, der Startplatz Pena Negra ist an der Bergkette im Hintergrund

richtung sofort etwas in diese Richtung zu verlagern. Steigt es an, sehr schnell mit dem Eindrehen anfangen, nicht erst 4 Sekunden geradeaus fliegen. Versuchen im Luv der Thermik hochzukommen.

Die West-Südwestroute: Beim seltenen Flug mit Ostwind nach Westen wird über den 1527m hohen Tornavacapass ins Kirschanbaugesamt und weiter nach Plasencia geflogen. Der Pass ist von bis zu 2500m hohen Bergen umgeben. Dieser Flug ist aufgrund der Wetterlage selten und für Anfänger nicht zu empfehlen. Westlich des windigen Passes gibt es für ca. 20 km nur extrem kleine Landemöglichkeiten., bevor es hinter Plasencia zur schönen Flachlandfliegerei wird.

Startplätze:

Pena Negra: Direkt am gleichnamigen Pass auf 1909m gelegen, Ausrichtung Nordwest, Toplanden möglich. Die Straße führt von Piedrahita in 15 km auf den Pass, bei km 7,5 (Straßenschilder zeigen jeden Ki-

lometer an) kann man östlich der Straße bei einem großen Stall notlanden, falls man zu lange am Hang Thermik sucht und nicht mehr den ca. 5 km entfernten Landeplatz erreicht. Der Startplatz ist breit aber nicht lang, unterhalb läuft die Passstraße. Ein Start bei Nullwind ist wesentlich sicherer auf den freien kleinen Wiesenflächen unterhalb der Straße.

Lastra del Cano, 1625m: Ca. 15 km südwestlich von Pena Negra gelegen. Von Piedrahita Richtung Barco de Avila, hinter der Tankstelle nach links Richtung Aldeanueva und weiter nach La Lastra del Cano. Wenige Meter nach dem Ortsausgang gegenüber einer kleinen Bar geht es rechts in einen Feldweg mit Verbotsschild. In diesem Schutzgebiet leben und brüten die seltenen großen Schwarzgeier, man sieht sie hier in großer Anzahl. Die Zufahrt ist für Piloten gestattet, aber das Fluggebiet ist gefährdet. Die Ranger dulden es, große Pilotengruppen sollten besser nicht auftauchen. Es ist der Grund, warum an diesem Frühstartplatz keine Wettkampfdurchgänge gestartet werden. Steve Ham drückt es so aus: „Ihr könnt dort



Einige km vor dem Villatoropass, dahinter sieht man schon die Ebene von Avila.



Die seltene Route nach Westen, ca. 10 km von Piedrahita entfernt. Über der N-110.



Die Route nach Westen, ca. 20 km von Piedrahita entfernt. Hinter dem Pass kommt man ins Tal der Kirschen.

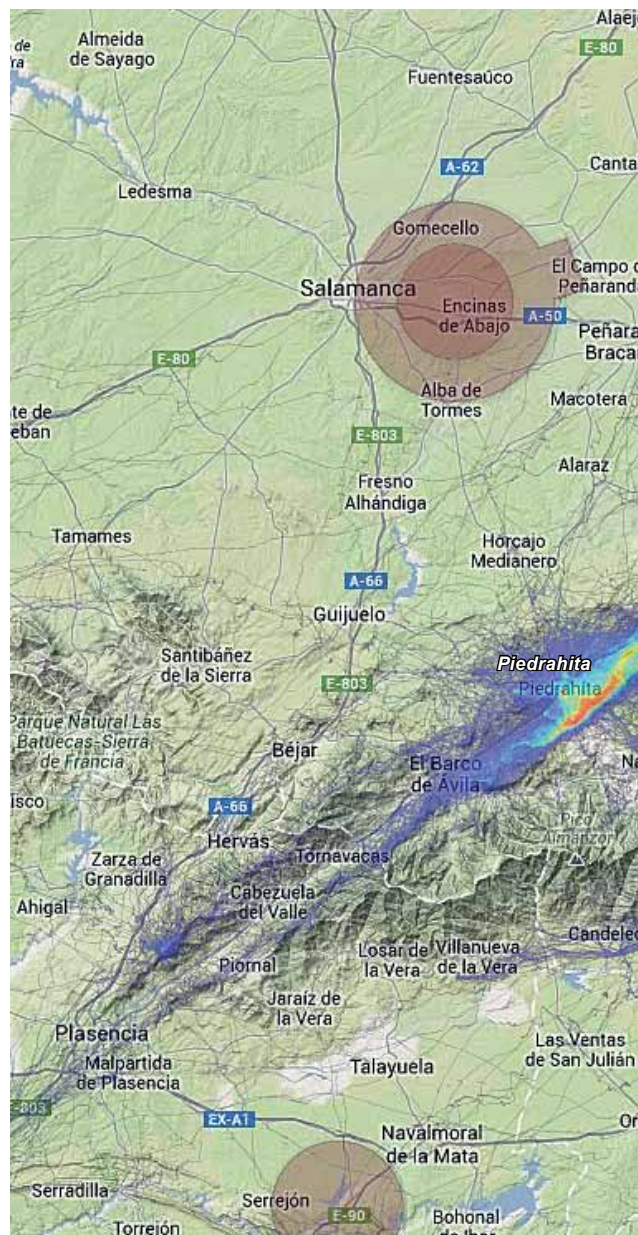
fliegen, aber sagt nicht, dass ich euch geschickt habe.“ Diesem sandigen/steinigem Feldweg folgt man ca. vier Kilometer bis zu einem 5*5m großen steinigem Wasserspeicher. Er dient den Hubschraubern als Wasserreservoir bei Waldbränden. Wenige Meter westlich des Speichers ist ein kleiner Startplatz. Ca. 500m Höhenunterschied sind es bis zur südlich gelegenen Hauptstraße neben dem Tormes Fluss. Das Gelände ist thermisch sehr aktiv. Es gibt keinen offiziellen Landeplatz. Es sind aber mehrere Landemöglichkeiten neben der Straße vorhanden.

Der große Landeplatz ist südwestlich direkt am Ortsrand von Piedrahita. Der Aufwind am Startplatz wird oft gegen 15.00 Uhr gefährlich stark. Abends sind dagegen herrliche Soaringflüge bis in den Sonnenuntergang recht häufig.

Infos:

Steve Ham bietet Betreuung, Unterkunft und Hilfe an
 ➤ www.flypiedrahita.com
 Beste Zeit ➤ Mai-September

Die Skyways zeigen deutlich die Hauptflugroute von Piedrahita nach Avila und weiter nach Osten. Hinter Avila beginnen meh-



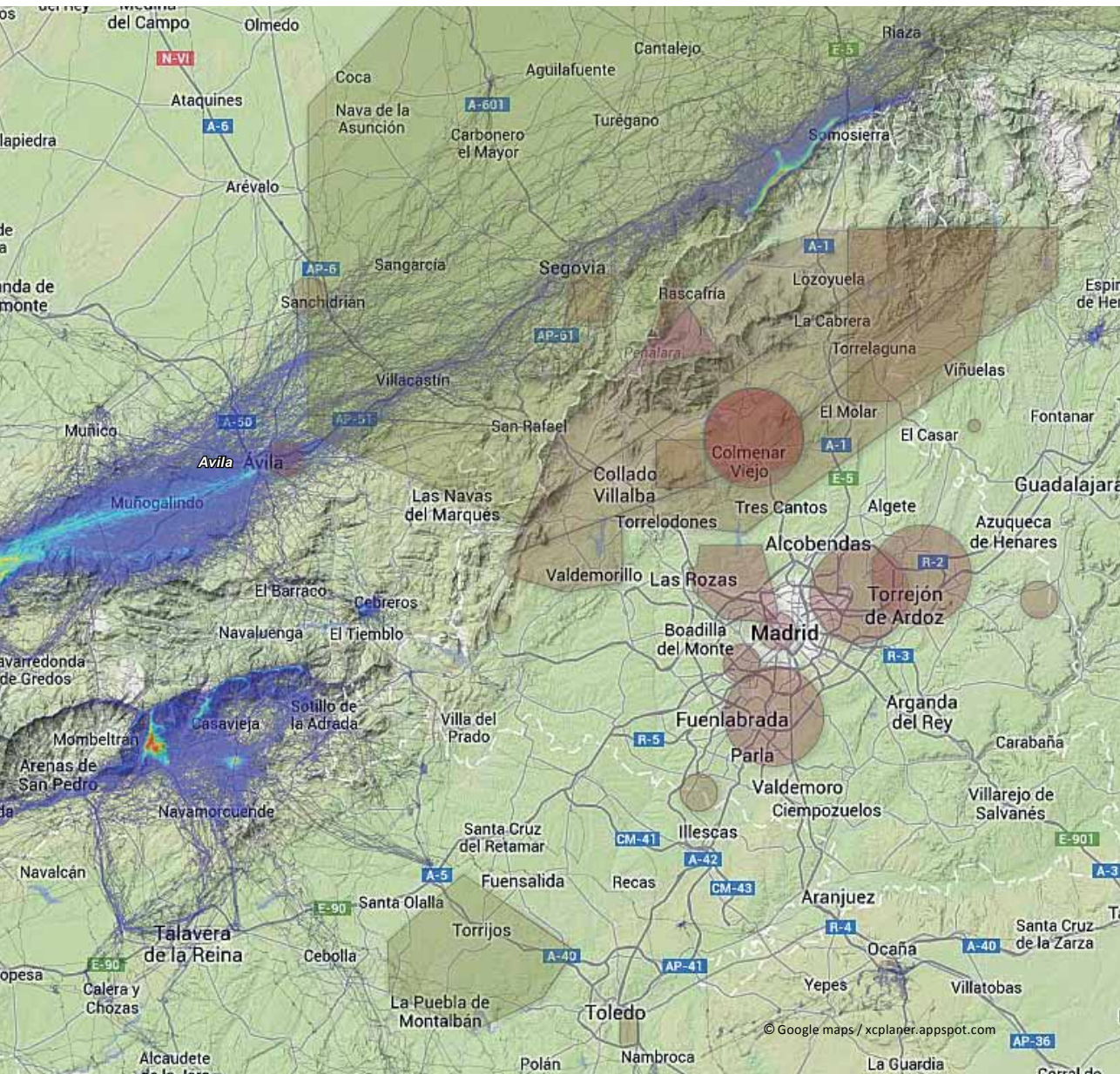


Landeplatz Piedrahita im Hintergrund der Startplatz.



Piedrahita mit Landeplatz.

riere kleine und große Kontrollbereiche. Diese sollte man in sein GPS eingeben oder besser mit Landkarte und aufgespielten Kontrollzonen fliegen.



Karadag, Türkei

Dass es in dem orientalischen „Vielleicht-bald-EU-Mitgliedstaat“ fliegerisch mehr gibt als nur Öludeniz, war wohl anzunehmen. Nicht zuletzt, da das riesige Land jenseits des Marmarameeres gegen Süden und Osten in weitläufige Gebirgsregionen übergeht. Rekorde allerdings werden heute nicht mehr zwingend im Gebirge erflogen: Durch die Neuentdeckung der Möglichkeiten im Flachland kann sich der Gleitschirmpilot heutzutage auch in zentralen und westlichen Teilen des Landes über die Hochebenen blasen lassen. Dass vor allem in der Region um Zentralanatolien die Bedingungen für derartig große Strecken ideal sind, das wussten bis dato nicht viele. Ich war einer derjenigen, die dieses Potenzial erkannten und dem Ruf der Veranstalter der ersten „XC-Turkey Paragliding Cup and Cultural Tour“ folgten. Zurecht, wie sich herausstellen sollte ...

Das im September angesetzte XC-Camp in der Türkei veranlasste den Veranstalter, Murat Cakmak, im Vorfeld noch einen Testlauf mit ein paar aktiven Streckenfliegern durchzuführen. Nicht nur, um die Fluggebiete auf ihre Tauglichkeit zu überprüfen, sondern auch zu Promotionzwecken. Ein genialer Schachzug, nicht zuletzt, da die Rekorde nur so purzelten. Wir, ein Haufen von etwa 20 Piloten aus Europa und der Türkei, durften während besagter Testwoche im Juni schon mal die verschiedenen Fluggebiete befliegen.



Der super hergerichtete Südstart.



Im Hintergrund der Karadağ.

© Google maps / xcplanner.appspot.com



Auffahrt zum Karadag.

Hier mein Bericht aus dem Thermik-Magazin

Der Karadag liegt bei Karaman, wo sich auch das Basislager der Wettkämpfer befand. Karaman ist eine etwa 130.000 Einwohner zählende Stadt, die der Provinz ihren Namen gibt. Sie liegt ca. 400 km östlich von Antalya und ist damit relativ einfach und schnell erreichbar. Nach einer kurzen Kirchenbesichtigung und einer offiziellen Ansprache des Bürgermeisters und des Tourismusministers fuhren wir auf den Karadag, ein 2.300 m hoher Berg, der aus der rund 1.000m hohen Ebene markant herausragt. Für viel Geld wurden hier extra Startplätze nach Norden und Süden angelegt, das Ministerium erhofft sich in Zukunft viele Piloten als Gäste begrüßen zu dürfen. Die zwei Startplätze ermöglichen das Fliegen an den meisten Tagen, vorausgesetzt, der Wind ist nicht zu stark. An unserem ersten Tag wurde erst gegen 13:00 Uhr gestartet und wir flogen mit moderatem Südwestwind nach Osten. Der kegelförmige Karadag fungiert als

Sprungbrett ins thermisch hochaktive Flachland. Das Agrarland ist fast überall bevölkert und die Infrastruktur ist im Unterschied zu vielen der guten Flats gut ausgeprägt. Das ist für mich mental wichtig, da eine Außenlandung den Piloten schnell einmal in eine verhängnisvolle Lage bringen kann, wenn die Landschaft über wenige Straßen verfügt. Gleich an unserem ersten Tag wurden 10 Flüge zwischen 100 und 150 km registriert. Sensationell!

Am Folgetag zögerten wir am Start zu lange, da der Wind doch recht stark war, die Thermik aber noch sehr schwach. Als dann thermische Ablösen hinzu kamen, war es für einen Start zu spät: Der Wind wurde unstartbar. Am dritten Tag, durch den vorherigen Tag etwas klüger, starteten wir frühzeitig und kamen auch gleich zuverlässig hoch. Wer zu lange wartete, dem blühte dasselbe Schicksal wie am Vortag: Der Wind wurde zu stark um zu starten. Für die bereits Fliegenden entwickelte sich der Tag fantastisch. Flachlandthermik vom Feinsten, große, zuverlässig



Nitdže, ca 160km im Osten vom Karadag.

durchziehende Bärte, aber durch den stärker werdenden Wind auch gleichermaßen zunehmend mental und fliegerisch anspruchsvoll. Ich konnte mit 242 km in ca. 5 Stunden einen neuen türkischen Rekord aufstellen, obgleich ich leider bereits um 16:00 Uhr landen musste. Nur zwei Stunden später wurde klar, dass Patrick Andre auf einer etwas weiter nördlichen Route 262 km eingeloggt hatte. Damit war der Rekord auch gleich wieder weg. Trotzdem: Der Tag hätte wohl weit über 300, vielleicht sogar 400 km geboten, hätten es mehr Piloten versucht.

Der Flug

Als gegen 10:30 der erste Pilot startete, schwächelten Thermik und Wind gleichermaßen. Erst gegen 11:00 Uhr drehte er sichtlich schön weg, das war unser Startsignal. Ich startete zusammen mit Peter. Der Wind aus südwestlicher Richtung wurde merklich stärker und wir konnten einen zerrissenen Bart bis auf 2.800 m ausdrehen. Ich verlor den Bart und flog los, 1.800 m über Grund sind ja ganz akzeptabel, so dachte ich. Mit bis zu 60 km/h ging es mit Rückenwind nach Nordost. Als ich mich umdrehte sah ich Peter, wie er weiter aufdrehte und schon weit über 3.000 m hoch war. Zum Zurückfliegen war es zu spät, gegen den Wind ist im Flachen oft nicht mehr anzukommen. Ich fand aber kurz darauf gute Thermik, die ich bis 3.600 m ausdrehen konnte. Patrik Andre, der etwas später folgte, knackte hier bereits die 4.000 m-Marke. Was für eine Aussicht, so hoch im Flachen! Hinter mir kam Peter, und wie sich später herausstellen sollte, musste er bereits wenig später landen. Flachlandfliegen ist wirklich anders als in den Bergen. Für mich lief es ganz gut. Vor mir sah ich eine große, ausgetrocknete und mit Salz bedeckte Fläche. Der Wind blies mich genau darüber, es ging aber nirgends hoch. Bei 80 km/h Groundspeed wurde ich etwas nervös und schloss schon einmal vorsichtshalber die Kameratasche. Am Ende der Salzfläche lagen einige Farmen, siehe Bild nächste Seite, welche größere Grünflächen bewässerten. Hier riss endlich die Thermik ab, wurde auch Zeit, ich war nur noch etwa 250 m über Grund. Die Thermik versetzte mich in einem unglaublich flachen Winkel weiter Richtung Nigde, meinem Ziel. Im Fla-



Bei km 60 auf der Ostroute.

chen ist es zum Glück möglich, sich so schräg versetzen zu lassen. In den Bergen würde bei derart starkem Wind nicht ans Fliegen zu denken sein. Der Bart brachte mich auf 3.300 m und es ging zügig und stets hoch weiter. Nach 2 Stunden und 50 Minuten lagen bereits 150 km hinter mir. In Flugrichtung tauchte ein großer Berg auf, wegen des 40er Bodenwindes wollte ich ihn aber umfliegen. Ich traute mich nicht, ihn direkt anzufliegen, stieß aber zum Glück schon vor dem Berg auf einen extrem starken, bockigen Bart. Er katapultierte mich in kürzester Zeit von 1.900 m auf über 4.600 m. Während ich meine größte Tageshöhe erreichte, umflogen mich Schwalben. Aus dieser neuen Perspektive wirkte der Berg nun nicht mehr ganz so groß und ich beschloss, ihn doch zu überfliegen. Gleichzeitig wollte ich aber zu meinem Zielpunkt Nigde und musste dafür etwas nach Süden vorhalten. Ich konnte es kaum fassen, aber es ging extrem schnell wieder abwärts, und so war Nigde nicht zu bekommen. Ich musste abdrehen und flog mit Rückenwind genau über der Straße weiter nach Nordost. Hier drehte ich über eine Strecke von 30 km in einer Thermik. Diese stieg anscheinend direkt über der Schnellstraße konstant auf. Der alte türkische Rekord lag bei 197 km. Ich hatte zu diesem Zeitpunkt 185 auf dem Zähler und es ging



Die grünen bewässerten Felder dienen als Abrisskante.

plötzlich zügig abwärts. Meine Grundgeschwindigkeit betrug jetzt knapp 100 km/h und ich war doch etwas angespannt, wollte ich doch bei dem Wind lieber nicht landen. Auf dem Track ist schön zu sehen, wie ich auf eine Geländeabbruchkante zuflog. Ich befand mich über einer auf 1.400 m gelegenen Hochebene, welche nach der Kante um etwa 400 m abfiel. Ich hatte 197 km geschafft, als ich mich entschloss, über die Kante zu fliegen. Auf das Schlimmste vorbereitet nahm ich die Bremsen schon einmal etwas fester in die Hände, und im leichten Lee ging es logischerweise noch schneller abwärts. Plötzlich traf ich völlig unerwartet auf leichtes Steigen, das GPS zeigte 199 km.

Zum Glück konnte ich abermals gut Höhe tanken, die 200 km waren mir also sicher. Auch der Wind sank in der Ebene endlich auf unter 30 km/h. Die Berge rechts und links von Nigde wirken wie eine riesige Düse, daraus resultierten auch die extremen Windwerte. Ich war ihnen aber entkommen. Ein weiterer Berg stellte sich nun in meinen Weg und ich wusste nicht, ob ich links oder rechts daran vorbeifliegen sollte, da ich das Gelände dahinter aufgrund der sehr dunstigen Luft nicht erkennen konnte. Ich entschloss mich für rechts, fand keinen Bart und sank. Meine Trimmgeschwindigkeit sank ebenfalls langsam von 60 auf 30 km/h. Was war denn nun los? Ich drehte also um und sie stieg beim weiteren Sinken von 30 langsam wieder auf 80 km/h. „Eine windige Gegend hier“ dachte ich nur und fand immer noch keinen rettenden Aufwind. Die Landung geschah dann unspektakulär, in ruhiger Luft ging es gegen den Wind stehend nach unten. Patricks weiter nördliche Route war die ganze Zeit deutlich windschwächer, dazu flog er nie mit Vorhaltewinkel. Es war mit Sicherheit die bessere Route und bei ihm drehte auch der Wind am Ende nicht. Um die Rückholung brauchten wir uns keine Sorgen zu machen,



Bei km 30, rechts bewirtschaftete Felder.