



GSC Colibri **Schauinsheft**



Ausgabe 2020/2021

Editorial

Liebe Colibris,

endlich ist es soweit, es gibt wieder ein neues Schauinsheft! Durch Zufall hat sich für diese Ausgabe unserer Vereinszeitschrift schon fast das Motto „Hin und weg“ ergeben - es gibt neben Berichten und Fotos von Reisen auch einen Bericht über einen ebenso überraschenden wie grandiosen Streckenflug, Tipps wie man von unserem Hausberg aus seine ersten „Ausflüge“ plant und noch einiges mehr.... Wenn das nicht grad wieder Lust auf Frühling macht!

Übrigens: in diesem Heft ist ein kleiner Colibri versteckt - wer mir sagen kann wo, kommt in den Lostopf. Zu gewinnen gibt es einen Gutschein zum Rettung packen. Schickt mir bis zum 27. März 2022 eine Mail an kommunikation@gsccolibri.de

Bis bald am Startplatz und in der Luft,

Janina

- *Vorstand Kommunikation* -



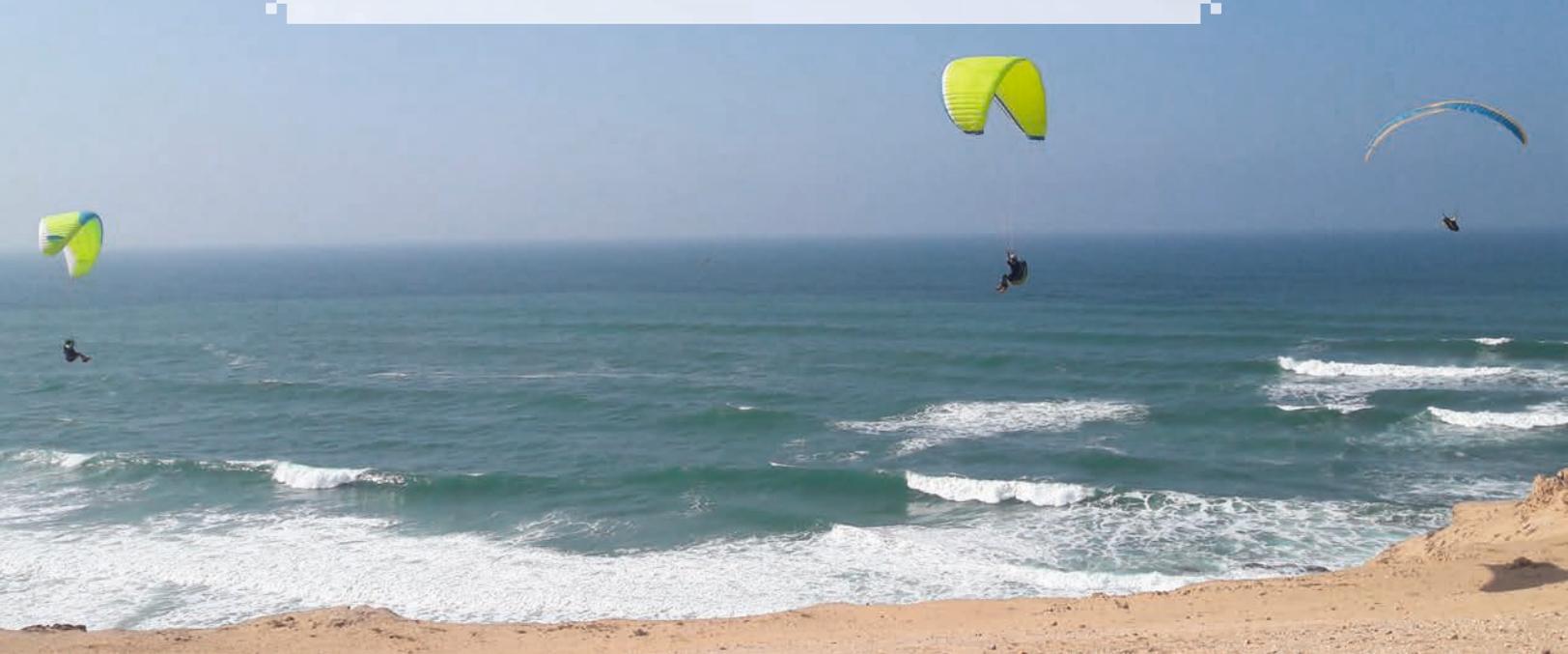


Inhalt

10 Tage Marokko - von Mike Scharper	S. 6-9
„Pilotprojekt“ Flypark Südschwarzwald - von Janina Radny	S. 10-15
Vorösterliche Überraschung - von Winfried Hetz	S. 16-19
Fliegerapps - von Uli Selz	S. 20-22
Vereinsleben 2020 und 2021 - von Janina Radny	S. 23-27
Höher? Weiter? Schneller! - von Joachim Breitner	S. 28-29
Colibri on the road - Fotos von Mitgliedern auf Abwegen	S. 30-31
Schon gewusst? - Kooperation des GSC Colibri und der Schauibahn	S. 32
Vom Schai auf Strecke - von Henning Liebeck	S. 33-39
Mittelmäßigkeit und Langsamkeit - von Julian Weis	S. 40-43
Red Hot Chili Gliders - von Volker Jung	S. 44-45

10 Tage Marokko

Text & Fotos: Mike Schaper



Ende Februar bis in die erste Märzwoche haben wir die Flugsaison 2020 bei besten Bedingungen zum Gleitschirmfliegen im T-Shirt eröffnet. Jeden Dienstag und Samstag startet in Basel ein Flieger nach Agadir in Marokko!

Unser Ziel ist die Atlantikküste südlich von Agadir mit laminarem Seewind zum Groundhandeln an der Düne und am Strand. Soaring an der Steilküste und fliegen im Hinterland der Küste. Wir suchen im Internet einen direkten Kontakt der uns vor Ort begleitet. Shuttle vom Flugplatz-Agadir nach Aglou Plage, Übernachtung mit Frühstück, Mittag und einer landestypischen warmen Mahlzeit, Fluggebiets-Shuttle, Einweisungen - das alles buchen wir über Phil von „Parapente-maroc“ für 65€ pro Person.

Aglou Plage ist ein Ferienort direkt an der Atlantikküste. Unsere Unterkunft: ein einfaches Ferienhaus im Ort mit unterschiedlich großen Zimmern, in denen die Gäste/Gleitschirmflieger untergebracht sind - plus Dachterrasse, Hof und gemeinsamer Küche.

Nur wenige Kilometer nördlich von Aglou Plage liegt ein kleines Mekka der Groundhandler- und Soaringpiloten „Aglou Nord“. Eine riesige Muschelkalksandfläche oberhalb vom Meer. Direkt an der Steilküste lädt ein 15-25er Wind zum Handeln und Soaring an der kilometerlangen Klippe ein.

Groundhandling bis zur Perfektion und das Fliegen direkt bei Aglou Plage auf der kleinen Bergkette mit 230 m über dem Meeresspiegel mit Landung am Strand - dazu lädt Phil ein. Wir haben 3 Tage viel am Boden gelernt und auch unsere Schirme, Leinen und Gurtzeuge auf dem Muschelkalksandboden zum Teil gesetzt. Für mehr ist Phil nicht bereit.

Also machen wir uns mit einem ortskundigen Franzosen aus unserer Unterkunft, der hier mit seinem Wohnmobil überwintert, auf den Weg um mehr zu sehen und zu erleben.

Südlich von unserem Ausgangspunkt Aglou Plage liegt Nid d'Aigle (das Adlernest), ein Startplatz 490m über dem Meer an einer kleinen Gebirgskette, ca. 1500m der Küste vorgelagert. Ein Hotspot für Gleitschirmflieger – zwei Startplätze, Hotel, Restaurant,

Bar und alles voller Gleitschirmflieger inkl. der „marokkanischen Meister“ der Schirmbeherrschung, die auch mal hier und da auf dem Hoteldach landen und dabei lässig, aber überzeugend kontrolliert mit dem Schirm im Wind spielen, einfach mal mit dem Schirm die Wand hochgehen oder nach einem touch-down am Startplatz den Schirm um 180° drehen, zurückdrehen, warten, lächeln und durchstarten. Wir sitzen da und schauen zu – herrlich. Fast so schön wie selber fliegen und das haben wir natürlich auch links- und rechtsherum immer der Ritz entlang gemacht - Soaring vom Feinsten. Zwischendurch ab in die Thermik, kreisen und genüsslich hochziehen lassen. Die Aussicht bis zum Meereshorizont und zurück ins Land genießen. Toplanden und grinsen - wunderbar.

Eine Tagestour in den Süden in das kleine Städtchen Mirleft zum Bummeln mit einem kühlen Wein auf der Dachterrasse vom Hotel Abertih. Der Besitzer ist selber Gleitschirmflieger und versorgt seine Gäste mit Tipps zum Gleitschirmfliegen in der Umgebung. Und eine Tagestour in die nächstgrößere Stadt Tiznit, um durch die Gassen zu streifen.

Und was machen wir nächstes Mal in Marokko? Vielleicht die große Düne im Süden bei Sidi Ifni und die Küste bei Legzira oder sogar das Atlasgebirge. Auf jedem Fall alles auf

eigene Faust. und ohne Guide - Daumen raus oder Leihwagen und los.

Was haben wir noch für Reisen in 2020 gemacht?

Sechs Tage Sicherheitstraining in Annecy mit der Flugschule „GlideZeit“. Perfekt organisiert und durchgeführt - das können wir uneingeschränkt weiterempfehlen.

Susanne hat am „Frauen Gleitschirmfest“ in der Schweiz, Lenk im Simmental teilgenommen. Ein sehr schönes und empfehlenswertes Fluggebiet. Hier der Link dazu - <https://lenk-simmental.ch/erlebnisse/frauen-gleitschirmfest/>





Gefüllte Knusperhähnchen mit orientalischem Couscous

Marokkoeffeling zu Hause für 4 Personen

Für die Knusperhähnchen

- 4 Hähnchenkeulen mit Haut mit einem scharfen Messer entbeinen und unter fließendem Wasser abspülen (oder beim Metzger entbeint kaufen). In einer Schüssel mit 2 EL Sojasauce 10 Minuten marinieren.
- 40 g getrocknete Tomaten,
1 Knoblauchzehe,
2 EL Kapern und
2 EL schwarze Oliven ohne Kerne klein schneiden.
- 60 Gramm Fetakäse zerbröseln und mit den zerkleinerten Zutaten vermischen. Die entbeinten Hähnchenkeulen mit der Hautseite nach unten ausbreiten und mittig je 1 Esslöffel der Füllung darauf geben. Zu gleichmäßigen Päckchen formen und mit kleinen Spießchen fixieren.
- 2 EL Bratöl von auf dem Tepan (in der Pfanne) erhitzen und die Hähnchenrouladen allen Seiten ca. 12-15 Min. knusprig braten.

Für die Sauce

- 1 EL Rohrzucker,
6 EL heiße Gemüsebrühe,
2 EL Sojasauce,
1 EL Zitronensaft und
1 EL Butter in einer Kasserolle bei kleiner Flamme unter ständigem Rühren zu einer sämigen Sauce binden. Bis zum Servieren warmhalten.

Für das Couscous

- 250 g Couscous-Gries mit
50 g Sultaninen,
½ TL Salz,
1 Prise gemahlene Curcuma,
1 Prise gemahlene Koriander,
2 Prisen gemahlene Kreuzkümmel,
Pfeffer aus der Mühle in einer Schüssel vermischen.
- 50 g Schalotten oder Zwiebeln fein würfeln und mit
2 EL Sesamöl in einem Topf anschwitzen. Mit
350 ml heißer Gemüsebrühe aufgießen. Durchrühren und 10 bis 15 Minuten ausquellen lassen. Kurz vor dem Servieren mit einer Gabel auflockern.

Die fertigen Hähnchenkeulen in Scheiben schneiden, mit dem Couscous und der Sauce anrichten.

Tipp: für alle „Chili-Flieger“ natürlich mit Chili abschmecken.

Extravaganz oder die kleine Verrücktheit für unsere Vegetarier: die Füllung in einen Teig einpacken und im Ofen, je nach Teigzubereitung, gefüllte Plätzchen dazu backen.

„Pilotprojekt“ Flypark Südschwarzwald

Text & Fotos: Janina Radny, Karte: Benjamin Scheinlin (HCRB)

Die Geschichte des Flypark Südschwarzwald

Der Südschwarzwald ist ein tolles Fluggebiet mit viel Potential und Geländen für jeden Geschmack. Vom gemütlichen Feierabend-Hike&Fly am Hausberg bis zum 100+ km Ausflug ist alles drin und vom Newbie bis zum Crack findet jede*r, was das Herz begehrt.

Kein Wunder, dass sich in der Region zahlreiche Gleitschirm- und Hängegleitervereine gegründet haben - und das schon ziemlich schnell nachdem die Fliegerei in Deutschland ihren Anfang nahm. In den Anfangstagen galt es, viel Pionierarbeit zu leisten. Potentielle Fluggelände mussten ausgewählt werden, gefolgt von Gesprächen mit Anliegern und Grundeigentümern und schließlich dann den entsprechenden Behördengängen und der Zulassung durch den DHV. Im Ergebnis sind viele Berge für die Flieger*innen erschlossen worden und jedes Fluggebiet hat seinen ganz eigenen Charakter und Reiz.

Anfang der 2010er Jahre konnte auch im Südschwarzwald ein regelrechter Boom im Flugsport beobachtet werden. Daraus ist dann eine neue Idee gewachsen - der Flypark Südschwarzwald.

Von Anfang an beteiligt waren die Vereine vom Blauen, Schauinsland, Wehr und Wiesental. Die grundlegende Idee war, die Flieger*innen der Region besser zu organisieren. So konnten die Fluggelände weiter etabliert werden und auch die Mitglieder der einzelnen Vereine besser erreicht werden. Ulli Aelig, der während der Gründung auch Regionalbeirat vom DHV war, sieht den großen Vorteil des Flyparks darin, dass die Vereine miteinander über ein gemeinsames Ziel sprechen.

Für die Mitglieder der beteiligten Vereine ist der offensichtlichste Vorteil die Gegenseitigkeitsvereinbarung. Das bedeutet, die Mitglieder der beteiligten Vereine können in den jeweiligen Nachbar-



Start vom Schneckenkopf West Richtung Schönau und im Hausbart aufdrehen.

vereinen als Gäste fliegen, ohne eine Tages- oder Gastmitgliedschaft zu lösen. Das führt zu einem regen Austausch zwischen den Vereinen und ermöglicht den Pilot*innen, immer mal wieder die Perspektive zu wechseln.

Seit 2019 sind diese Vereine im Flypark dabei:

- Delta-Club Condor e.V.
- Gleitschirmclub Wiesental e.V.
- Hängegleiterclub Region Blauen e.V.
- Gleitschirmclub Colibri e.V.
- Spießhornfalken Bernau e.V.
- Baar-Flieger Fürstenberg-Geisingen e.V.
- GSC Lenticularis e.V.
- Elztalflieger e.V.
- Delta- und Gleitschirmclub Schaffhausen

Dass der Flypark und das gute nachbarschaftliche Verhältnis zwischen den Vereinen auch von den Mitgliedern begrüßt und getragen wird sieht man nicht zuletzt am alljährlichen Regiocup, der bei reihum wechselnden Gastgebern veranstaltet wird und immer wieder sehr gut besucht ist.

Der Flypark Südschwarzwald dürfte ein ziemlich einzigartiges Konstrukt in Deutschland sein - und damit ein tolles „Pilotprojekt“.

Im Folgenden werden die Fluggebiete kurz vorgestellt, um euch einen ersten Überblick über den Flypark zu geben. Die Infos stammen von den Vereinswebseiten, der DHV-Geländedatenbank und teilweise von mir, wenn ich schon selbst dort geflogen bin. Im Rahmen dieses Beitrags kann natürlich keine vollumfängliche Vorstellung jedes einzelnen Geländes gegeben werden - die sind aber jeweils auf den Webseiten zu finden, einschließlich Besonderheiten, Gefahren, Wetterstationen und aktuellen Hinweisen, wie temporäre Sperrungen wegen Vogelschutz.

Unbedingt beachten: **Wer nicht explizit Mitglied im jeweiligen Verein ist, hat Gaststatus!** Das heißt, es gelten die grundsätzlichen Regeln für Gastflieger*innen, auch wenn man Mitglied in einem anderen Flypark-Verein ist. Beispielsweise dürfen A-Schein-Pilot*innen am Blauen oder Schauinsland nur dann fliegen, wenn sie im jeweiligen Verein Mitglied sind, für die Mitfahrt im Shuttle im Wiesental und am Gschasi sind Gastfliegertarife zu bezahlen.

Delta-Club Condor
www.delta-club-condor.de

Bergalingen-Heue

Beschreibung: 30 m breite Waldschneise, die nach Vorne durch 25 m hohe Bäume begrenzt wird.

Startrichtung: West

Höhendifferenz: 470m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

Gresgen

Beschreibung: Kleine Wiese von einzelnen Bäumen und Wald umgeben.

Startrichtung: West

Höhendifferenz: 300m

Voraussetzungen: B-Schein

Shuttle: Nein

GSC Wiesental

www.gleitschirmclub-wiesental.de

Ittenschwander Horn

Beschreibung: Große Wiese, mittleres Gefälle. Zäune auf den Wiesen direkt unterhalb. Zeitweise Schulungsbetrieb.

Startrichtung: Nordost bis Südost

Höhendifferenz: 500m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: April-Oktober an Wochenenden und Feiertagen, 4€ je Auffahrt (Gästetarif)

Schneckenkopf

Beschreibung: Große Wiese mit zwei Startrichtungen. Zeitweise Schulungsbetrieb und Vieh auf der Weide. Besondere Auflagen bei der Vorbereitung beachten! Seit Sep. 2021 erhebt die Gemeinde eine Startgebühr von 4€ für Gastpiloten und 2€ für Mitglieder.

Startrichtung: Süd und West

Höhendifferenz: 500m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: April-Oktober an Wochenenden und Feiertagen, 4€ je Auffahrt (Gästetarif)



Bildquelle: gleitschirmclub-wiesental.de

Tannenboden/Aitern

Beschreibung: Große Wiesenkuppe mit Toplandemöglichkeit, Soaring bei Südwind. Kein Start bei Weidebetrieb! Vogelschutzaufgaben von Februar bis Juni - kein tiefes Überfliegen der „Großen Utzenfluh“.

Startrichtung: Südsüdwest

Höhendifferenz: 330m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

Hochblauen

Beschreibung: Startplätze in drei Richtungen. Aufgrund der komplexen Windsituation besteht Einweisungspflicht durch ein Clubmitglied. **Das Fluggebiet liegt teilweise unter dem Luftraum D des Euroairport!** Maximale Flughöhe ist unbedingt zu beachten!
Startrichtung: Südwest, Nord, Ost
Höhendifferenz: 460m (Landeplatz Marzell) - 760m (Landeplatz Lipberg)
Voraussetzungen: B-Schein oder Mitglied
Shuttle: Nein



Bildquelle: hcrb.de



Bildquelle: gsccolibri.de

Schauinsland

Beschreibung: Waldschneise mit mittlerem Gefälle. Von Start- zu Landeplatz ist sehr viel Wald zu überqueren. Neben der lokalen Windstation (Startseite der Vereinswebseite) sollte immer auch der Wind am Feldberg überprüft werden.
Startrichtung: West
Höhendifferenz: 690m
Voraussetzungen: B-Schein, A-Schein nur mit offizieller Einweisung und nur für Mitglieder von GSC Colibri oder DGFC.
Shuttle: Nein, aber Seilbahn

Krunkelbach/Spießhorn und Startplatz „Modellflieger“

Beschreibung: Am Spießhorn herrschen anspruchsvolle Windverhältnisse durch die Geländetopographie. **Kein Start bei starkem W-Wind: Lee!** Schon etliche Unfälle und Baumlandungen! Der tiefergelegene Startplatz „Modellflieger“ wird als „Einfach“ beschrieben.
Startrichtung: Südwest, Spießhorn nur bei südlichen Winden (S-SSW), „Modellflieger“ auch bis WSW.
Höhendifferenz: 360m bzw 230m
Voraussetzungen: A-Schein, Einweisung durch aktives Clubmitglied
Shuttle: Nein



Bildquelle: spiesshornfalken.de

Baar-Flieger
<http://baar-flieger.de>

Fürstenberg

Beschreibung: Der Startplatz liegt in der Satellitenzone der RMZ Donaueschingen. Der Verein hat Auflagen seitens des Regierungspräsidiums zu erfüllen, welche unbedingt einzuhalten sind. Starts sind nur in Beisein von aktiven Vereinsmitgliedern und nach telefonischer Anmeldung bei der EDTD erlaubt. Eintrag in die Startkladde obligatorisch.

Startrichtung: Nord, Nord-Ost, Süd

Höhendifferenz: 80-120m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

Hubertushütte Geisingen West

Beschreibung: Schneisenstart, Gefahr von Leewirbeln am Ende der Schneise.

Startrichtung: Süd-West

Höhendifferenz: 190m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

GSC Lenticularis
<https://gsc-lenticularis.de/>

Tafelbühl

Beschreibung: Zwei Startplätze mit unterschiedlichen zugehörigen Landeplätzen. Beide liegen in Waldschneisen und sind entsprechend Seitenwindgefährdet. Die Landeplätze sollten vor dem ersten Start besichtigt werden.

Startrichtung: Süd und Nordwest

Höhendifferenz: 620m und 520m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

Hintereck

Beschreibung: Wegen Vogelschutz nur vom 1. Juli bis 31. Dezember geöffnet! Gepflegter Wiesenstartplatz ohne Hindernisse.

Startrichtung: Südwest bis West.

Höhendifferenz: 500m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Nein

Gschasi

Beschreibung: Sehr breite Waldschneise mit mittlerem Gefälle und Sitzbänken, wenn man erstmal beobachten möchte. Zwei Landeplätze sind erreichbar, auf dem Bild rechts ist der Hauptlandeplatz mit dem Vereinsheim, von wo auch der Shuttle abfährt.

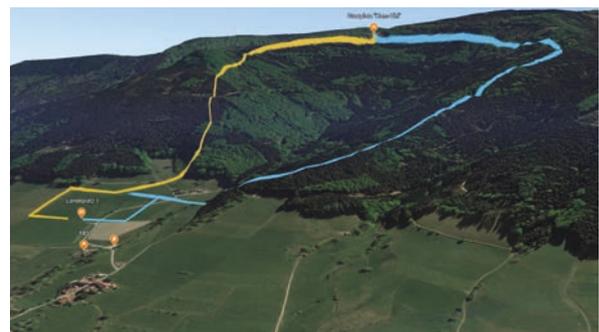
Startrichtung: Südwest - Nordwest

Höhendifferenz: 480m bzw. 520m

Voraussetzungen: A-Schein

Shuttle: Ja, wochenends, 6€ je Auffahrt für Gäste.

Elztalflieger
<https://elztalflieger.de/>



Bildquelle: Elztalflieger.de

Ob Lucken, Beggingen, Schweiz

Beschreibung: Der Startraum für Gleitschirmpiloten ist sehr kurz und ist durch die Delta-rampe eingeschränkt. Daher nur für routinierte Piloten und bei klarem Vorwind (am besten ersichtlich an der Windfahne der Messstation) empfohlen - das „Tarzanbuch“ dokumentiert eindrücklich Baumlandungen. Bei S-Wind befindet sich der Ob Lucken im Lee mit entsprechenden Turbulenzen.

Startrichtung: Südwest, West, Nordwest.

Höhendifferenz: 300m

Voraussetzungen: IPPI 4 oder 5

Shuttle: Nein

Hamenberg, Rudolfingen, Schweiz

Beschreibung: Waldschneise über Rebberg. Höhenbegrenzung wegen der TMA Zürich 400m über Startplatz.

Startrichtung: Südwest

Höhendifferenz: 80m

Voraussetzungen: IPPI 4 oder 5

Shuttle: Nein

Stich, Opfertshofen, Schweiz

Beschreibung: Wiese am Wald

Startrichtung: Nordost, Bise

Höhendifferenz: 50m

Voraussetzungen: IPPI 4 oder 5

Shuttle: Nein



Der Schauinsland ist ein „später“ Berg - im Hochsommer kann man auch noch nach Feierabend gemütlich zum Titisee fliegen - vielleicht auch grad dort eine Abkühlung genießen? Bild: Volker Jung

Vorösterliche Überraschung

Text & Bilder: Winfried Hetz



Donnerstag, 1. April.

Endlich habe ich einen Tag frei und kann heute fliegen gehen. Schon seit Montag sehe ich im DHV-XC, dass es auch am Schauinsland zur Zeit über 2000 m hoch geht. Die Tage zuvor konnte ich leider nicht und so freue ich mich auf einen Flug – ich erwarte zwar keine tollen Streckenflugbedingungen, aber ein längerer Thermikflug müsste drin sein.

Nach dem Mittagessen fahre ich zur Schauinslandbahn. Keine Wartezeit, also direkt in die Kabine, die mir für die Auffahrt alleine gehört. Am Startplatz ist schon einiges los. Während ich meine Ausrüstung richte, kommen ein paar Gäste aus dem Wiesental.

Als ich starte, sind schon einige Piloten in der Luft. Direkt vor dem Startplatz geht es gemütlich nach oben, wenn auch noch nicht richtig hoch. Da die nächsten Wolken Richtung Notschrei stehen, fliege ich erstmal zum Gießhübel – vielleicht kommt ja aus dem Münstertal was hoch, so dass es reicht, Richtung Wolken loszufliegen. Pit ist schon da und findet auch etwas Steigen. Ich geselle mich zu ihm und kann auch ein paar Kreise ziehen, aber irgendwie geht es auch hier nicht richtig hoch und so entscheide ich mich, zurück zum Startplatzbart zu fliegen.

Diesmal geht es etwas höher und schnell kommen aus Richtung Turm weitere Piloten. Unter mir füllt sich der Bart zusehends und ich will mein Glück diesmal Richtung Steinwasenpark versuchen - oft geht es hinter dem Schauinsland etwas höher. Ich finde auch gleich schwaches Steigen, in dem ich bis 2100 m aufdrehen kann. Im Wilhelmer Tal sehe ich Mario mit seinem Atos aufdrehen, also fliege ich los. Diesmal beginnt es gleich am Eingang zum Wilhelmtal zu steigen, so dass ich bei der „Talquerung“ keine 100 m verliere – so easy kenn ich das gar nicht. Jetzt geht es auch auf 2800 m.

Richtung Rinken steht eine schöne Wolke und so entscheide ich mich, diesmal nicht über den Feldberg zu fliegen. Einfach herrlich, unerwarteterweise mit so einer Höhe über diese Landschaft zu schweben. Beim Blick zurück sehe ich, dass Frank mir folgt, während die Wiesentäler sich für die Route Richtung Feldberg entschieden haben. Jetzt sehe ich rechts den zugefrorenen Feldsee und krame den Fotoapparat raus. Mit den dicken Handschuhen ist

die Bedienung allerdings umständlich und als ich endlich den Auslöser drücke kommt das Rattern einer Serienaufnahme – offenbar habe ich etwas verstellt. Die Bilder sind so überbelichtet, dass sie fast weiß erscheinen. Außerdem fliege ich vor lauter Gebastel inzwischen Richtung Hinterzarten. Also weg mit dem Foto und weiter Richtung Steinbruch am Titisee, über dem sich ebenfalls kleinere Wolken befinden.

Hier angekommen finde ich wieder eher schwache Thermik und mache etwas Höhe. Auch Frank dreht ein, entscheidet sich aber irgendwann, es in Richtung Hochfirst zu versuchen. Ich bleibe geduldig. Wohin jetzt? Am besten sieht es noch Richtung Schluchsee aus – aber auch hier nur schwache Bedingungen. Vor mir ist eine Wolkenstrasse, an der in größerer Entfernung ein Gleitschirm aufdreht. Da einfach nicht mehr drin ist als 2200 m, peile ich, wie weit ich wohl in diese Richtung komme. Es gibt links des Waldrückens landbare Wiesen (an den Rückweg von dort zu Fuß denke ich lieber nicht) und so fliege ich los, immer mit einer Wiese im Gleitwinkelbereich. Plötzlich fängt das Vario an zu schreien. Da ich mit Rückenwind unterwegs bin, drehe ich sofort ein. Das ist der Bart des Tages – dazu noch richtig gut zu fliegen. Bei diesen Steigwerten steige ich lieber mit Sicherheitsabstand zur Basis aus dem Bart aus und folge der Wolkenstrasse.

Langsam kommt die Luftraumgrenze von Zürich in meinen Kartenausschnitt, besser mal abbiegen. Ich suche eine möglichst gute Route zu den nördlichen Wolken, sehe aber keine, also probier ich's halt direkt. Bei Löffingen übe ich mich wieder in schwachem Steigen in Geduld, aber zur Basis geht es nicht. Unter mir sehe ich einen Segelflieger, der es etwas nordöstlich





probiert – vielleicht kennt der sich ja aus, also hinterher. Auch hier geht es nicht richtig hoch und der Segelflieger ist auch schon wieder weg – da sehe ich ein paar hundert Meter weiter einen Greifvogel auf meiner Höhe aufdrehen. Danke - nix wie hin – und schon bald darauf bin ich wieder in Basisnähe.

Inzwischen bin ich schon leicht über dem Luftraum von Donaueschingen, könnte mit der großen Höhe aber jederzeit wieder westlich wegfliegen. Den Luftraum will ich nur mit großer Höhe queren, also folge ich erstmal der Wolkenstrasse nach Norden. Da ich immer noch steige und inzwischen über 2900 m bin, lege ich die Ohren an – ich muss unterhalb des Luftraums C bleiben. Kein Problem, ich erreiche mit 2976 m meine größte Höhe. Rechts vor mir steht eine Wolke mitten über dem Luftraum Donaueschingen – geradeaus geht die Wolkenstrasse weiter. Bei dem heutigen Wind und Wolkenbild werde ich eh nicht versuchen, zurückzufliegen, also besser rechts abbiegen. Aus großer Höhe sehe ich die Landebahn und bin auch schon auf der anderen Seite des Luftraums.

Nun kommt die nächste Entscheidung. Geradeaus stehen einige Wolken. Aber da rechts steht eine Wolkenstrasse direkt auf den Bodensee zu. Sie türmt zwar schon etwas, allerdings sieht es noch nicht nach Gewitter aus. Außerdem ist rechts davon alles wolkenfrei, so dass ich notfalls abhauen könnte. Mit Rückenwind geht es flott voran. Einmal drehe ich zwei Kreise, fliege aber doch gleich weiter, da es prima trägt und auch die vorhergesagte Thermikzeit bald endet. Ich sehe, dass aus dem Ende der Wolkenstrasse Regen ausfällt, der aber nach wenigen hundert Metern wieder zu verdampfen scheint, lange bevor er den Boden erreicht. Also bleibe ich ganz am Rand der Wolke.

So langsam kommt wieder der Luftraum Zürich näher. Hoffentlich hört die Wolkenstrasse rechtzeitig auf, damit ich noch Richtung Konstanz abbiegen kann. Links von mir leuchtet ein Regenbogen. Kurz darauf sehe ich, dass die Halbinsel Richtung Konstanz in der Sonne liegt und fliege darauf zu. Offenbar bin ich etwas zu früh abgebogen, denn es fängt leicht zu regnen an. Nach wenigen Minuten hört es wieder auf und ich lasse die Wolken hinter mir. Jetzt

steht nur noch das Abgleiten und Genießen an. Zuerst bleibe ich noch nördlich des Luft-
raums Zürich, bis ich tief genug bin, um ihn zu
unterfliegen. Ich hole nun doch nochmal den
Fotoapparat raus und drehe das Einstellrad auf
Automatik. Rechts vor mir liegt die Reichen-
au, links auf dem Überlinger See sind einige
Boote unterwegs und das vor mir muss Dettin-
gen sein, wo meine Cousine mit ihrem Mann
wohnt. Ich fliegt direkt drüber und beschließe,
einfach über landbarem Gebiet geradeaus zu
fliegen, bis ich am Boden stehe. Vor mir sehe
ich die Mainau, etwas rechts sieht man Konstanz
und auch die Alpen sind erkennbar. Nach
knapp 4,5 Stunden lande ich kurz vor Litzel-
stetten.

Noch bevor ich zusammenlege, rufe ich erst
zu Hause an, dass ich heil gelandet bin und
es heute etwas später wird. Danach folgt der

Anruf bei meiner Cousine – mal schauen, ob
sie zu Hause sind. Als ich ihrem Mann erzähle,
dass ich gerade über ihren Wohnort geflogen
bin und ob er mich abholen kann, denkt er
zuerst, dass ich ihn in den April schicken will.
Er lässt sich aber überzeugen, mich abzuho-
len. Ich bin gerade mit dem Zusammenpacken
fertig, da höre ich in der Ferne Donnerrollen.
Wolfram kommt und während wir zu ihnen
fahren, fängt es an zu regnen. Ich suche im
Internet nach den nächsten Zugverbindungen.
Der nächste Zug ist nicht zu erreichen, also
buche ich das Ticket für eine Stunde später. So
haben wir noch Zeit, etwas zu vespern und
dann bringt Wolfram mich zum Bahnhof nach
Allensbach. So bin ich kurz vor 23 Uhr wieder
zu Hause – das Auto werde ich erst morgen an
der Talstation holen.



Fliegerapps

Text: Uli Selz, Foto: Kai Flogaus

Ich habe hier einige Informationen zusammengetragen die euch interessieren könnten... es gibt davon natürlich noch unzählige mehr...

WETTER

Bergfex Wetter

Diese App kann mehr. Denn es lassen sich nicht nur Orte eingeben, sondern auch Ski-gebiete und Berge. Du kannst dir sogar eine Wetterkarte mit den Niederschlagsprognosen

anzeigen lassen. Hier hast du die Möglichkeit zwischen den Regionen zu wechseln. Zur Auswahl stehen: Alpenregion, Österreich, Schweiz, Deutschland, Italien, Slowenien und Frankreich. Und natürlich kannst du auch noch den Zeitparameter beliebig verändern.



Meteoparapente

Wettervorhersagen speziell für Gleitschirm-piloten. Mit Winddiagrammen und Temp-prognosen. Sehr gute Darstellung der Windverhältnisse über alle Schichten. Plus relevante

Angaben wie Arbeitshöhe auf einem Blick. Tolle einfache und leicht verständliche Darstellung des Temp.



Meteoblue

Wettervorhersagen für jeden Punkt auf Land oder Meer. Ortssuche mit mehr als 6 Millionen Orten: Suchen Sie nach Ortsnamen, Postleitzahl oder Koordinate oder lassen Sie die App einfach Ihren aktuellen Standort mit der GPS Funktion bestimmen. Hintergrundbilder, die sich dem aktuellen Wetter am gewählten Ort anpassen.

Das Widget bietet einen schnellen Überblick über das aktuelle und zukünftige Wetter für

einen einzelnen Ort.

7-Tage Wetter: Tagesübersicht und detaillierte Informationen für jeden einzelnen Tag mit stündlichen und 3-stündlichen Werten. Neben den Standard-Parametern wie Temperatur, Niederschlag und Wind, bietet die meteoblue App auch spezielle und nützliche Funktionen wie Treffsicherheit und den rainSPOT.



Meteoschweiz

Wetterprognosen

- Orts-Übersicht für die nächsten 6 Tage auf zoombarer Karte
- Wetter vor Ort
- Wind/Temperaturen auf verschiedenen Höhenlagen
- Wetterbericht für die drei Sprachregionen Schweiz
- Mögliche Entwicklung für die Folgewoche
- Isobarenkarte Europa
- Strassenzustandsprognose



Flugwetter

- METAR/TAF Schweiz
- Flugwetter-Warnungen Schweiz
- Windanimationen Schweiz auf verschiedenen FL
- GAFOR Schweiz
- Textprognosen für Motorflug, Segelflug und Ballonfahrt
- Low Level SWC Alpen und Europa
- Druckdifferenz
- QNH – Chart
- W / T – Chart
- Wind – Barbs
- Regtherm
- Trajektorien
- Emagramme

Windy

Punktgenaue Windvorhersagen!

Windy ist eine praktische App für alle, die Wind lieben und genaue, übersichtliche, weltweite Windprognosen benötigen. Ein verlässliches Wetter Widget ist ein Muss für jeden Kiteboarder, Windsurfer, Segler, Fallschirmspringer, Gleitschirmflieger, Radfahrer und Fischer.

Funktionen von Windy:

- Weltweite Windvorhersage für die nächsten 10 Tage in 3-Stunden-Schritten (wie Windguru GFS27, WRF, NAM, ECMWF, AROME)
- Interaktive Windkarte: So erkennst du genau, wie der Wind weht und kannst das Wetter online prüfen.
- Bewölkung, Temperatur, Niederschlag.



- Über 30.000 Spots in der Datenbank.

- Einfache Suche nach Spots über die Karte oder das Suchfeld.

- Speichere deine Lieblingsspots als Favoriten und verfolge ihr Wetter live.

- Erstelle neue Spots, um Wettervorhersagen zu erhalten.

- Spot-Chat – Hol dir die besten Tipps, Tricks und Windinformationen von Einheimischen (falls für deinen Spot noch kein Chat zur Verfügung steht, frag uns bitte einfach danach und wir werden ihn für dich einrichten). Ab sofort wissen Sie genau, wo derzeit die besten Bedingungen zum Windsurfen, Radfahren, Segeln, Gleitschirmfliegen etc herrschen.

Wetter Online

- Wettervorhersagen im Stundentakt und für Tagesabschnitte
- 14 Tage Wettertrend
- Weltweites live WetterRadar

- Ski Infos und Schneehöhen
- Unwetterwarnungen
- Regenradar
- aktuelle Messwerte (z.B Windstärke und Richtung) einzelner Stationen wie den Feldberg im Schwarzwald



Sonstige Apps

Lightning Tracker

Zeigt Blitzeinschläge auf der ganzen Welt an und ermittelt anhand des Verlaufs der Hot-

spots, wo Blitzschläge am häufigsten auftreten! Die detaillierten Informationen über den Ort des Gewitters werden auf einer Karte angezeigt.



XC Track Flugcomputer

- FAI-Assistent
- Thermal-Assistent
- Unterstützung Lufträume - einschließlich der automatischen Updates von

<http://airspace.xcontest.org>

- Geländekarte
- Wind-Computing
- Vollständig anpassbares Display



Zello!

Extrem gute Funk-App, sogar kombinierbar mit diverser Hardware. Klare 1:1-Übertragung!

Ersetzt ein vollwertiges Funkgerät, keine

Funklizenz nötig. Falls mal kein Datenempfang herrscht, wird die Nachricht zwischengespeichert bis wieder Empfang ist.

Es existiert von einem Test mit Kay bereits ein Colibri Channel!



IGC SYNC

Um z.B Flüge die mit XC Track auf dem Handy geloggt wurden direkt zum DHV-

XC hochzuladen ohne Umweg über den Browser!



Vereinsleben 2020 und 2021

Text: Janina Radny, Bilder: Janina Radny & Adrian Zilly

2020 und 2021 verliefen aufgrund der Pandemie etwas stiller als geplant - die gemeinschaftlichen Putzeten sind leider genauso ins Wasser gefallen wie eine weitere Vereinsausfahrt, die für Herbst 2020 angedacht war.

Der Startup-Stammtisch für neue - und alte - Mitglieder konnte leider nicht in persona stattfinden. Aus diesem Umstand ist dann allerdings der virtuelle Themenstammtisch geboren worden, bei dem wir mit vielen interessierten Pilot*innen über Wettereinschätzung und

Thermikquellen am Schauinsland rege diskutieren konnten.

Glücklicherweise konnten während der Sommermonate auch einige Live-Veranstaltungen stattfinden. Hier ein paar Eindrücke davon - hoffentlich werden wir 2022 endlich wieder für euch planen können!

Alle Termine und Ankündigungen findet ihr auch der Webseite. Neue Termine werden laufend hinzugefügt.

Vereinsmeisterschaft & Sommerfest 2020

Beim Sommerfest und der Vereinsmeisterschaft war vieles anders als sonst - zum einen später im Jahr, zum anderen fand das Sommerfest am Landeplatz statt.

Das Wetter spielte leider nur eingeschränkt mit - bei sehr stabilen Verhältnissen war ein Streckenwettbewerb nicht sinnvoll durchführbar. Dafür gab es Punkte für sonst eher vernachlässigte Disziplinen: Start mit allen Phasen, sauber ausgeführt, und wie im letzten Jahr schon die Landung auf den Punkt nach einer schönen Landeinteilung.

Drei strahlende Gewinner der Meisterschaft konnten sich über ihre Trophäen freuen:



Platz 1: Irmio Gibat

Platz 2: David Schenker

Platz 3: Julian Weis

Mit gebührendem Abstand gab es dann noch ein schönes Sommerfest mit neuen und alten Colibris.



90 Jahre Schauinslandbahn - Wir gratulieren!

Die Schauinslandbahn wurde am 17. Juli 1930 feierlich eröffnet - und bringt uns seit 30 Jahren zuverlässig zum Startplatz. Grund genug für uns, der Bahn ganz herzlich DANKE! zu sagen.

Dafür hat Volker eine ganz besondere Aktion ausgeheckt: Zusammen mit Vale hat er einen kurzen Film gedreht, in tage- und nächtelanger Arbeit zusammengeschnitten und ihn der Schauinslandbahn am 17.7.2020 zum 90'sten

„überreicht“ - zusammen mit einem eigens erstellten Kalender, einer von Kai designten Geburtstagskarte, Blumen und Schokolade - natürlich stilecht per Luftpost.

Die Mitarbeiter*innen der Bahn waren völlig überrascht - und begeistert! Mehr dazu erzählt Volker selbst ab Seite 42.

Vielen Dank Volker für diese tolle Initiative!



Vereinsmeisterschaft...

Der Tag war nicht ganz so streckenräftig wie gehofft - daher war die Aufgabe für die diesjährige Vereinsmeisterschaft dann ein kurzes und knackiges 20 km FAI Dreieck zu erfliegen. Viele Colibris waren mit unterwegs und dank der doch nicht ganz so schlechten Bedingungen am Nachmittag konnte auch noch lange geflogen werden. Am Abend wurden dann aus den eingereichten Flügen gleich vier Gewinner bestimmt, die am nächsten an das Ziel 20km FAI geflogen waren:

Platz 1: Julian Weis (20.5 km)
Platz 2: Henning Liebeck (17.9 km)
Platz 3: Winfried Hetz (17.6 km)
Platz 4: Gunther Olt (17.4 km)

Ein „zweiter“ zweiter Platz wird nachträglich an Andreas Hamma verliehen, der mit 18.5 km auch sehr nah dran war - allerdings haben wir diesen Flug übersehen, weil der Verein



nicht eingetragen war.

Die Siegerehrung fand wie gewohnt am Sommerfest auf der Skiliflhütte statt.

Nach einer gefühlten Ewigkeit endlich wieder Menschen vom Verein treffen - das haben alle sehr genossen! Zur Feier des Tages gab es Bier und Grillgut vom Verein gestellt. Neben den altbekannten Gesichtern haben auch viele

... und Sommerfest 2021

Neumitglieder mitgefeiert und gleich und schon recht früh am Nachmittag war das Fest gut besucht. Da konnte dann auch die später aufziehende Regenfront die Stimmung nicht trüben, schließlich gab es genügend Feuerholz, um ein ordentliches Feuer zum Wärmen



anzuheizen.

Wir bedanken uns bei allen, die mitgemacht und mitgeholfen haben! Es war ein großartiger Abend und wir freuen uns schon auf das kommende Jahr, dann hoffentlich ganz ohne Coronaaufgaben und vielleicht noch mehr Colibris!



Mitgliederversammlung 2021

Die jährliche Mitgliederversammlung 2021 fand am 28. September 2021 im Restaurant Waldsee statt. Aufgrund der Coronabeschränkungen im Frühjahr war die Versammlung auf den Herbst verschoben worden. 29 Colibris, einschließlich der Vorstandsmitglieder, haben an der Versammlung teilgenommen.

Neben anderen Themen wurde eine Satzungsänderung beschlossen, nach der sich die Zusammensetzung des Vorstands zukünftig flexibler gestalten lässt. Neben sechs Kernämtern gehören jetzt drei Beisitzer*innen zum Vorstand, deren Aufgaben sich flexibler gestalten lassen.

Nach dieser Sitzung setzt sich der Vorstand aktuell wie folgt zusammen:

- Vorsitz - Mario Wehrle
- Finanzen - Julian Weis
- Kommunikation - Janina Radny
- Gelände - Gregor Koch
- Sicherheit - Valentin Knall
- Dokumentation - Adrian Zilly

Als Beisitzer haben sich mit jeweiligen Hauptgebieten gemeldet:

- Kai Flogaus (Digitales)
- David Strahinger (Veranstaltungen)
- Erik Lorenz (Umwelt)

Alle Themen der Versammlung findet ihr zusammengefasst auf der Colibri-Webseite. Die nächste Versammlung findet voraussichtlich im März 2022 statt, turnusmäßig Neuwahl des Vorstands wird 2023 sein.



Saisonabschluss 2021

Am 12.11.2021 fand das letzte offizielle Treffen des Jahres für den Verein statt – der traditionelle Saisonabschluss. Wir haben uns im Gasthaus Kybfelsen getroffen und fast 30 Colibris haben sich eingefunden.

Es war sehr schön, nochmal mit so viele altbekannte und ganz neue Gesichter zu sehen – auch und gerade in dieser Zeit – und in entspannter Runde gut essen und trinken und sich zu unterhalten. Ein besonderes Highlight für jeden Saisonabschluss sind die Ehrungen für die besten Streckenflüge, den FuncuP und die schönsten Fotos.

Streckenflugpokal

Für den Streckenflugpokal wurden dieses Jahr erstaunliche Flüge eingereicht. Die höchste Punktzahl hat Henning mit einem 103 km Dreieck absolviert, dicht gefolgt von Winfried mit seinem 119 km Flug (offene Strecke) bis zum Bodensee am 1. April – der Flug ist aber mit Track, Fotos und einem Bericht für das kommende Schauinsheft belegt, bevor jemand bei dem Datum genauer nachfragt. Auch Klaus hat sich mit 142 Punkten für den dritten Platz nicht lumpen lassen. Die Flüge sind im Artikel zum Saisonabschluss verlinkt - vielleicht zum Nachfliegen in 2022?

FuncuP

Selten gab es einen eindeutigeren Sieger bei irgendeinem Wettbewerb als bei diesem FuncuP, so mag es scheinen. Volker hat wahrscheinlich jedes fliegbare Fenster des Jahres ausgenutzt und insgesamt 321 Starts mit fast 90 Stunden Airtime abgeräumt. Damit ist er in zwei der drei Kategorien ungeschlagen vorne, hat aber in der Kategorie Hike den Vortritt anderen überlassen. Die meisten Hikes hat Stefan abgeliefert – 28 mal Schauinsland und Lindenberg zu Fuß erklommen, 93 Starts insgesamt und knapp 28 Stunden airtime, das ist tatsächlich eine Leistung, die den zweiten Platz verdient hat. Den dritten Platz hat sich mit 126 Starts, einem hike und knapp 26 Stunden airtime Isabelle erobert. Glückwunsch an alle!

Fotowettbewerb

10 Fotos wurden für den Wettbewerb eingereicht. Es waren großartige Einreichungen dabei und wahrscheinlich hat es nicht wenige grad wieder sehnsüchtig Richtung Frühling und zur nächsten Saison spielen lassen. Die drei Siegerbilder seht ihr auf der rechten Seite.





Platz 1: Caspar Wenzel



Platz 2: Laurin Knall



Platz 3: Janina Radny

Höher? Weiter? Schneller!

Eine etwas andere Flugdatenauswertung.

Text & Grafik: Joachim Breitner

Es ist Anfang Oktober, die Wolken verhüllen den Schauinsland, und ans Fliegen ist nicht zu denken. Eine gute Gelegenheit die letzte Saison revue passieren zu lassen. Da ich ein Faible für Statistiken und Schaubilder habe, und für die Colibri-Funcup-Statistik sowieso schon einen Import der DHV-XC-Flugdaten habe, setzte ich mich daran, diesen Datenschatz zu heben.

Dazu habe ich alle Flüge vom Schauinsland von Oktober 2020 bis September 2021 vom DHV-XC-Server geladen („gescrapt“, wie man so schön sagt). Das sind 1454 Flüge, und ein paar „offensichtliche“ Statistiken sind schnell erstellt: Alle Flüge zusammen ergibt das eine Airtime von 39 Tagen, und somit im Schnitt 38 Minuten. Das klingt nach mehr als man intuitiv wohl vermutet, angesichts der vielen 15-Minuten-Abgleiter, aber der Durchschnitt wird eben stark von wenigen langen Flügen beeinflusst. Der Median von 20 Minuten (das heißt, die Hälfte der Flüge sind kürzer als 20 Minuten) klingt da schon richtiger.

Natürlich schauen wir uns erst einmal die üblichen Rekorde an: Henning Liebeck hat den längsten (5h10 am 25. April, #1369640) und den höchsten Flug (3097m am 24. April, #1368298), der weiteste Flug nach Luftlinie ist Winfried Hetz' Flug nach Konstanz (1. April, #1428752). Und Volker Jung flog am häufigsten (275 Flüge), am längsten (4 Tage 4h46), an den meisten Tagen (119), war an den meisten Tagen der erste am Berg (65 Tage), der letzte am Berg (71 Tage), der erste und der letzte (38 Tage) oder gleich der einzige überhaupt (15 Tage) – jeweils mit unüberwindbarem Abstand zum nächsten.

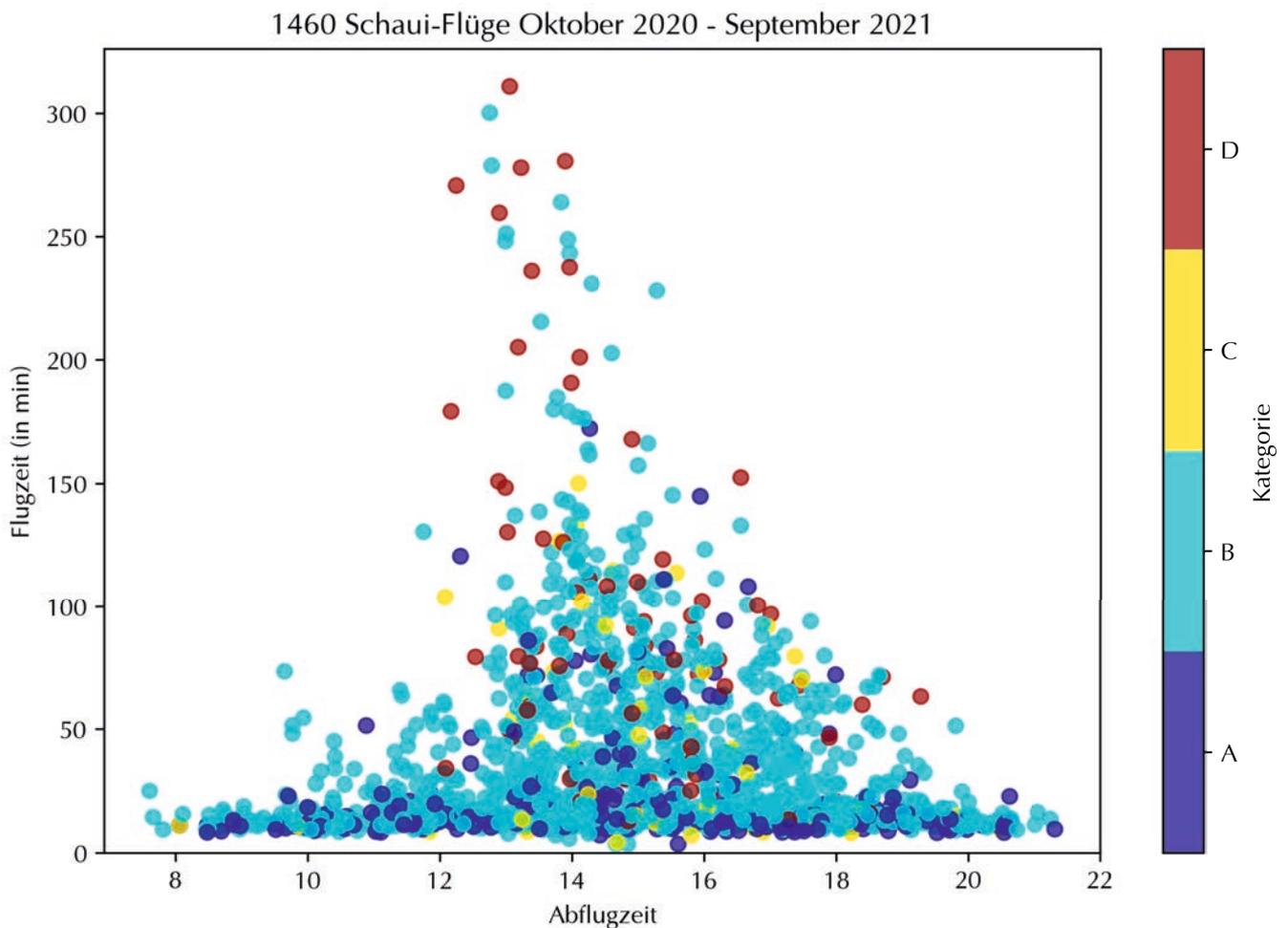
Wirklich überraschend war davon jetzt allerdings nichts – wir brauchen dringend andere Kriterien, am besten solche bei denen auch ich eine Chance habe! Wie wäre es denn mit dem kürzesten Flug? Mich hat doch am 13. Juli der

Nordeinschlag direkt zur Holzschlägermatte gespült, so dass ich nach 3½ Minuten schon wieder auf dem Boden stand (#1388476). Aber nein, selbst diese Trophäe schnappt sich Winfried, dem am 20. August wohl das selbe Schicksal ereilte, nur 4 Sekunden schneller (#1428752).

Ich muss also weiter suchen, wenn ich einen Preis absahnen möchte. Aber ich habe eine Idee: Immer wieder starte ich in ein Fluggebiet voller eifrig kreisender und steigender Piloten, segele da fröhlich durch die Mitte, finde nichts, stehe wenige Minuten später am Landeplatz und sehe dem Treiben nun von unten zu. Schon wieder alle überholt! Vielleicht können wir wenigstens daraus einen Wettbewerb bauen? Am 24. März habe ich so immerhin 16 andere Piloten überholt (#1355222). Das soll mir erst einmal einmal nachmachen... doch auch hier muss ich mich geschlagen geben; Igor Iegupov schaffte es am 31. März sogar, 18 andere Flieger zu überholen (#1358988)! Insgesamt hatte Isabelle Noel am häufigsten das zweifelhafte Vergnügen, unter 69 anderen Fliegern durchzufliegen, dicht gefolgt von Volker mit 58 mal.

Und andersrum, welcher Flug wurde am häufigsten überholt? Den Preis holt sich Henning, der am 24. März knapp vier Stunden in der Luft war; in der Zeit starteten und landeten 34 andere (#1355044). Insgesamt ließ sich Henning 145 mal überholen. Auch hier geht der zweite Platz an Volker, der 95 mal überholt wurde.

Ich gebe es auf, die Kriterien auf mich zuzuschneiden. Aber einfach nur „Höher, Weiter, Länger“ ist langweilig. Wie ist es denn mit Weiter und Länger, aber ohne hoch? Leider zeigt DHV-XC nicht den kumulierten Höhengewinn an, sonst würde ich jetzt schauen, wer auch ohne Steigen am längsten fliegen kann. Als nächste Näherung nehme ich eben Flüge ohne Startüberhöhung (maximale Höhe < 1170m).



Ab 12 gehts hoch! Jeder Kreis ist ein Flug am Schauinsland. Die X-Achse ist der Startzeitpunkt (Sommerzeit nicht korrigiert) und die Y-Achse die Flugdauer. Die Farbe gibt die Schirmkategorisierung an.

Da hat Stefan Meier mit 2h08 den längsten Flug (8. September, #1438309) und Martin Bloße den weitesten (10. Juni, über Horben bis hinter Wittnau, #1386446).

Ähnlich können wir uns die A-Schirm-Piloten anschauen: Hier glänzt Isabelle Noel mit dem weitesten Flug zur Wonnhalde vor (13. März, #1359537) und Rafael Grüninger flog am 16. Juni gleichzeitig am höchsten und längsten (2h52, 2217m, #1390830).

Damit habe ich meinen Appetit nach unnötiger Statistik gestillt. Deinen noch nicht? Dann schreib mir doch per Slack was du wissen willst – oder mach es selber! Die Statistiken wurden alle mit wenigen Zeilen schnödem Python-Code erstellt, der in einem Jupyter-Notebook steht.

Dieses kannst du von <https://github.com/nomeata/schauinslandstats> herunterladen oder per <https://mybinder.org/v2/gh/nomeata/schauinslandstats/master?urlpath=tree/Schauinsland.ipynb> direkt im Browser öffnen.

PS: Die Nummern sind die Flugnummern auf dem DHV-XC-Server. Wenn ihr in der Adresse https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=1388476 die Nummer ersetzt kommt ihr direkt zu dem jeweils erwähnten Flug.

Colibri on the road

Andere Orte haben auch schöne Berge!



Caspar Wenzel -
Ölüdeniz, Türkei



Janina Radny -
Salzburg, Österreich



Kai Flogaus -
Lenk/Simmental, Schweiz



Patrick Höchner - Løkken,
Dänemark

Laurin Knall - Sillian/Tirol, Österreich



Arne Schenker - Kas, Türkei

Dominik Bleyer -
Santa Pola, Spanien



Schon gewusst?

Kooperation GSC Colibri mit der Schauinslandbahn

Wir haben das große Glück, dass unser Hausberg von einer Seilbahn erschlossen ist - so können wir bequem, zügig und umweltfreundlich den Startplatz erreichen.

Besonders freuen wir uns, dass wir seit vielen Jahren als Verein eine Kooperation mit der Bahn führen können.

Die Jahreskarte ermöglicht eine Berg- und Talfahrt am Tag für den oder die Inhaber*in. Wer danach nochmal fliegen gehen will, kann mit Gleitschirmrucksack und Mitgliedsausweis des GSC Colibri die folgenden Fahrten des Tages zum Kindertarif lösen.

Übrigens, wenn ein Start aus Sicherheitsgründen bei überraschend schlechten Wetterbedingungen nicht möglich sein sollte, kann man kostenlos wieder ins Tal fahren. Sprecht dazu das Personal am Ticketschalter der Bergstation an. Es ist aber trotzdem sinnvoll, einen guten Wettercheck schon vor der Auf- beziehungsweise Anfahrt zu machen.

Die Jahreskarte kostet ab 2022 70€, eine Einzelfahrt im Kindertarif 7€ und für Erwachsene 10€.

Die Bahn fährt von Oktober bis Juni von 09:00-17:00 Uhr und von Juli bis September von 09:00-18:00 Uhr.

Jeweils im Frühling und Herbst ist der Betrieb für etwa drei Wochen zur Revision ausgesetzt, die Zeiten sind auch im Colibrikalender und auf unserer Webseite angezeigt.

Vom Schai auf Strecke

Text & Grafiken: Henning Liebeck

Mit diesem Beitrag möchte ich insbesondere der Fliegergemeinschaft am Schauinsland dafür danken, dass sie mich die letzten Jahre auf meinem Weg etwas Strecke fliegen zu lernen, so freundlich und hilfsbereit begleitet hat. Zudem gebe ich meine Erfahrungen wieder, um gerade den „Neuen“ am Schai, ein paar Perspektiven der Besonderheiten am Schai zu erläutern. Sehr viele meiner Aussagen, insbesondere auf „noch fliegbar“ sind sicher „diskutierbar“. Dieses ständige sich und andere Hinterfragen und einschätzen, sehe ich jedoch auch als eine Hauptfähigkeit, die man für sicheres Streckenfliegen lernen sollte.

Allgemeiner zum Streckenfliegen gibt es viele gute Artikel in diversen Medien, eine sehr gute Zusammenfassung z.B. von Julian in seinem Artikel: <https://www.gsccolibri.de/in-einem-jahr-vom-b-schein-zum-100km-fai/>.

Würde ich nach meiner Meinung der dort wichtigsten Punkte gefragt (und auch falls nicht), ich würde noch einmal hervorheben:

Gute Vorbereitung:

- Kopf frei / kein Termindruck, entspannt
- Schirmbeherrschung und Flugerfahrung
- Gutes Konzept gegen „Hunger, Pipi, kalt“
- Keine Angst vorm Absaufen – ein „kurzer“ Streckenflug ist ein wichtiger Erfahrungsfly, und kann uns beim Wegtrainieren von „Misserfolg-Denken“ helfen
- Ne grobe Idee, welche Flugroute zu dem Wetter passt

Bevor ich detaillierter über ein paar der Standard-Routen zum Streckenflug Start vom Schauinsland eingehe, möchte ich noch etwas stärker auf die Punkte Schirmbeherrschung (gilt wohl so auch für andere Fluggeräte) und Flugerfahrung eingehen. Beim Streckenfliegen haben wir anders als bei den noch ruhigen Morgen- und Abendabgleitern oftmals anspruchsvollere Start- und Flugbedingungen. Und gerade am Schauinsland befinden wir uns ab dem Start in anspruchsvollem Gelände in Bezug auf geringe

Sicherheitshöhe, Hindernisse (Windräder und Seilbahn), Thermikeinstieg oft eng und nah am Gelände, sehr komplexe Topografie –und somit einer schwierigen Beurteilung der Windsituation.

Schirmbeherrschung verwende ich hier als den direkten Umgang mit dem Schirm (am Boden und in der Luft). Je besser ich mein Gerät und meine Fähigkeiten einschätzen kann, desto entspannter sind Start und Flug. Bestes Training dafür sind wohl immer noch Groundhandling und Sicherheitstrainings, aber auch Abstiegs-hilfen in jeden Flug mit einzubauen, oder mal gezielt anspruchsvollere Landungen (Ziel, eng, Rückenwind) erhöhen den Sicherheitsspielraum und werden tatsächlich vor allem beim Streckenfliegen mitunter benötigt, da dort die Wahrscheinlichkeit in ungeplante Flugsituationen (Wetteränderungen, unbekanntes Gelände, nicht einschätzbare Windrichtung am Boden – fehlende Windanzeiger) zu geraten, am größten ist.

Daran anschließend ist Flugerfahrung für mich die Fähigkeit meine Situation als Flugobjekt im Luftraum in Abhängigkeit der Umfeldbedingungen (Gelände und Wetter) in Bezug auf meine erreichbaren Routen einschätzen zu können. Wie weit komme ich gegen den Wind z.B. Talwind-Düsen -> deutlich reduzierte Gleitstrecke -> weniger erreichbare Landeplätze) und welche Turbulenzen habe ich durch die Kombination von Wind und Gelände (Lee-Wirbel -> Klappergefahr oder einfach nur starkes Sinken „runterspülen“ -> Landeplatz Erreichbarkeit??)

Und fast noch wichtiger als die richtige Einschätzung in Hinblick auf einen schönen Flug ist wohl, meine Grenzen (mit ausreichendem Sicherheitsspielraum) erkennen und akzeptieren zu können, wenn die Bedingungen für mich vielleicht auch nicht taugen, anstatt mich in Gefahr zu begeben.

Eigene Risikoabschätzung

Insbesondere bei dieser Einschätzung der eigenen Flugleistung gegenüber den Umfeldbedin-

gungen müssen wir immer selbst entscheiden, wieviel „Sicherheitsspielraum“ wir gerade für nötig erachten. Gerade bei nicht idealen Streckenflugbedingungen, tiefe Basis, starker Wind, Abschattungen, uneinladende Außenlandemöglichkeiten, kann eine weite Strecke nur erreicht werden, wenn der Sicherheitsspielraum reduziert wird. Aber kein Streckenflug ist einen Unfall Wert – der Grad der Entscheidung, welches Risiko ich noch eingehen möchte, jedoch sehr individuell und mitunter situationsabhängig.

So ist auch z.B. die Frage der Entscheidung: Sichere Baumlandung oder doch noch tief über dem Gelände in den Beschleuniger, um auf die rettende Freifläche zu kommen, knapp über die Leitung oder sicher in den Busch? Oft erst im Nachhinein klar zu beantworten, jedoch sehr wahrscheinlich im Vorfeld ein Fehler in Bezug auf „sicheres Fliegen“ gemacht worden.

Ein guter Streckenpilot braucht kein Glück, um unfallfrei voranzukommen; keine nahe Gewitterfront, um überhaupt an die Basis zu gelangen, oder einen 40er Wind, um einen Durchschnitt über 15 km/h „one-way“ zu erfliegen.

Und auch keine zertrampelte Wiese, aufgeschreckte Weidetiere, verärgerte Picknickgäste, oder umsichtige Autofahrer*innen, weil d* „Held*in vom Himmel“ sich doch mal wieder verzockt hat. Auch Rücksicht ist vorhersehbar.

Zu dem Thema Risikoabschätzung möchte ich gern auf Beiträge von anderen Piloten verweisen. So z.B. diesen und viele weitere Gute Vorträge von Chrigel Maurer „THERMIK 2018 - Vortrag Chrigel Maurer - FASZINATION EXTREMSPORT“ https://www.youtube.com/watch?v=KqT2xtCx_c0

Oder die sehr wertvollen Beiträge auf Podcasts wie

- <https://www.cloudbasemayhem.com/paragliding/podcast/>
- <https://lu-glidz.blogspot.com/p/uber-lu-glidz.html>

Und vielleicht noch den Hinweis geben: Sich selbst in Gefahr zu bringen, ist Freiheit oder Dummheit, andere in Gefahr zu bringen nicht „cool“. Und „Gegenwind“ erfährt nicht nur d* einzel* Fliege*, sondern leider auch die gesamte Fliegergemeinschaft bis hin zum Verlust von Fluggebieten.

Schaui Strecken

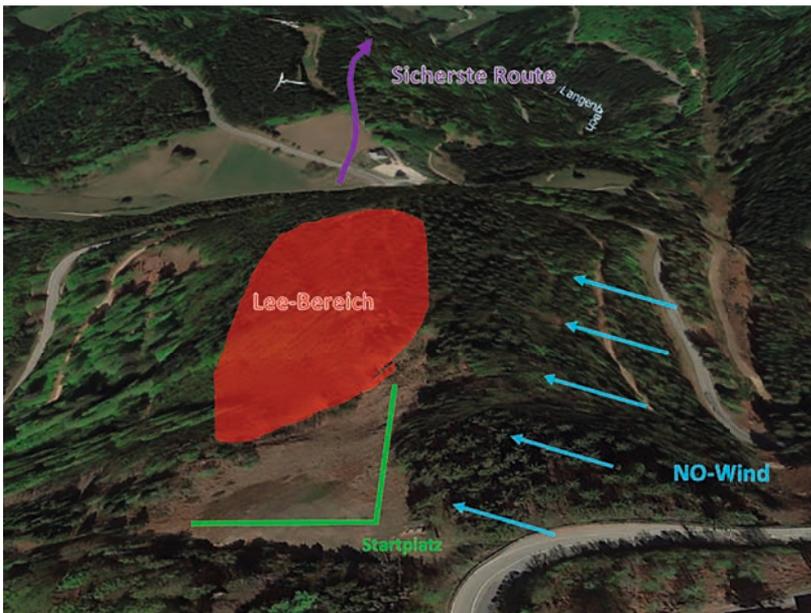
Startplatz:

Der Schaui ist ein Weststartplatz und dazu wird aus gutem Grund geraten! Dennoch ist oft auch bei „schwachen“ anderen Windrichtungen noch ein Starten möglich. Somit zählt schon hier beim Start die Regel: je besser deine realen Fähigkeiten (nicht die Selbstüberschätzung) desto größer dein Sicherheitsspielraum. Das ist mitunter auch am Schauinsland Fluch und Segen zu gleich. Zum einen kann man am Schaui gerade bei NO-Lagen oft noch Fliegen, wenn es hingegen z.B. am Kandel von hinten über den Startplatz weht und ein Rausstarten nicht möglich ist. Zum anderen wird man dann unweigerlich auf die Probe gestellt, ob die eigene Einschätzung in Bezug auf Schirmbeherrschung und Flugerfahrung richtig lag – und da Fehler beim Gleitschirmfliegen besser zu vermeiden sind, ist dann oft „Parawaiting“ bis hin zu „garnicht Fliegen“ besser, auch wenn andere Starten und evtl. dann sogar abends noch den weiten Flug hochstellen. Am Schauinsland fliegen wir bis zur ersten Thermik sehr Gelände nah und haben somit kaum Sicherheitshöhe, eine stärkere Kappenstörung ohne Baumberührung zu entschärfen!

Möglichkeiten eine bessere Einschätzung der aktuellen Situation:

- Andere Leute am Startplatz fragen, aber auch viele Meinungen bilden noch keine Fakten!
- Evtl. „Dummies“ beobachten
- Wind an anderen Standorten am Schaui prüfen (Schauinsland-Turm, Ostseite gen Hofgrund usw.)
- Den Schirm mal aufziehen und schauen, wie es sich anfühlt (da der Wind im frei angeströmtem Bereich stärker ist, als am Startplatz in Bodennähe - aber ausreichend Reserve behalten)
- Probestartlauf – wenn es sich nicht gut anfühlt - Startabbruch

Generell verträgt der Schauinsland keine starken überregionalen Winde, auch keinen starken West, da es keine gescheite Soaring-Kante gibt, an der man sich bis zum Landeplatz sicher vormogeln könnte. Zudem liegt der Landeplatz in einem „Löchlein“ bei dem es auch bei Westwind ungemütlich werden kann. Alle Windrichtungen von Nord über Ost bis Süd, haben zudem die Gefahr, nicht einmal die Holzschlä-



Regel OK, wenn sich der Schirm hangabwärts einrollt, muss zum Glück eh nochmal was korrigiert werden) und Vorwärtsstartfähigkeiten helfen hier. Danach sollte versucht werden, einen guten Kompromiss zwischen: den Flügel so hoch im „Luv-Wind-Bereich“ wie möglich – d.h. so weit rechts (Norden) wie möglich auf den „Grat“ und aber so viel Sicherheitshöhe wie nötig – d.h. wenn es doch nicht gut trägt, ausweichen nach links (Süden). Laut Aussage einiger Flieger* kommt ma auch sehr weit links (Süd) und tief noch bis zur Holzschlägermatte, im Gegenteil kann ein Flug etwas zu weit rechts (Nord) ohne ausreichende Höhe, schneller in den Bäumen

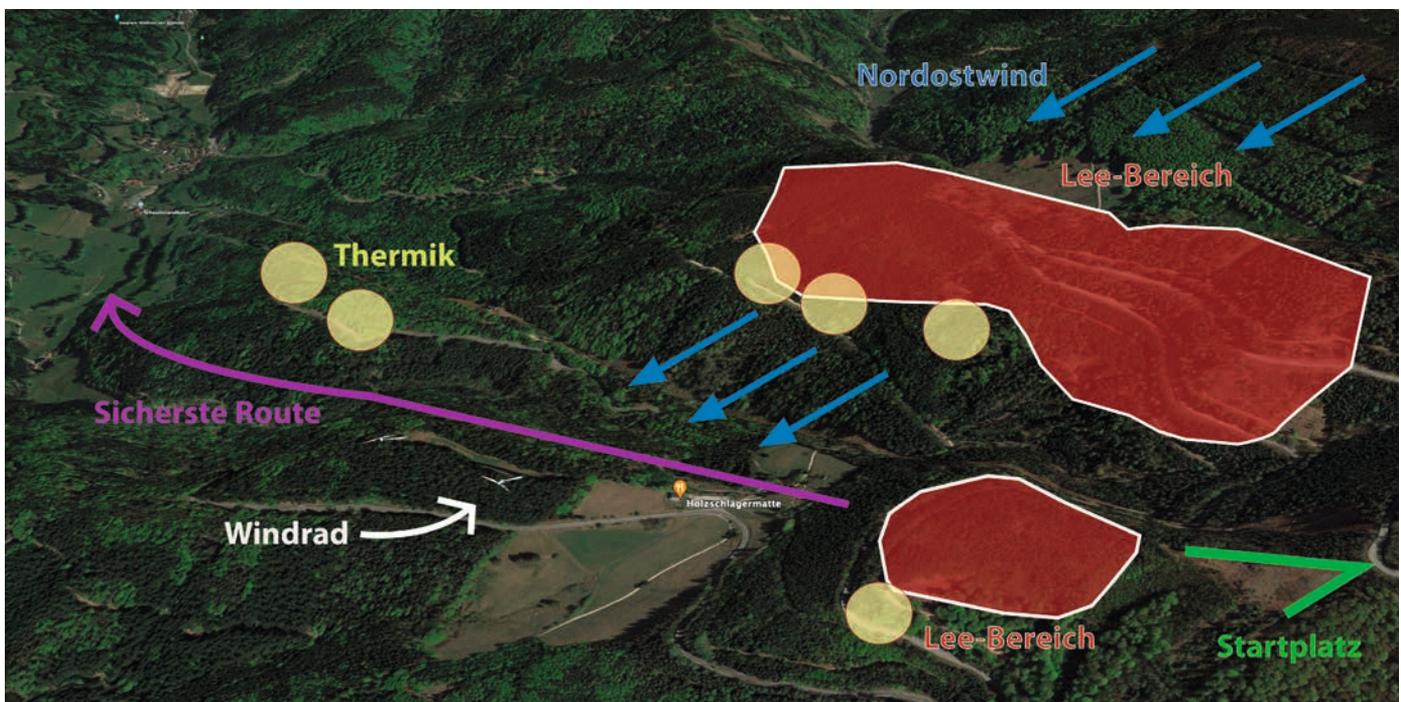
Start bei NO (Hintergrundbild: googleearth)

ger Matte (ein Bereich für eine Sicherheitsausenlandung kein 2.ter Landeplatz zum „mal schauen was so geht“) zu erreichen. Auch bei West, aber vor allem bei den ungeeigneteren Windrichtungen gilt: Taste Dich langsam ran, erweitere erst Dein Können (siehe „Schirmbeherrschung und Flugerfahrung“) bevor Du Dich bei ungünstigeren Bedingungen in die Luft begibst.

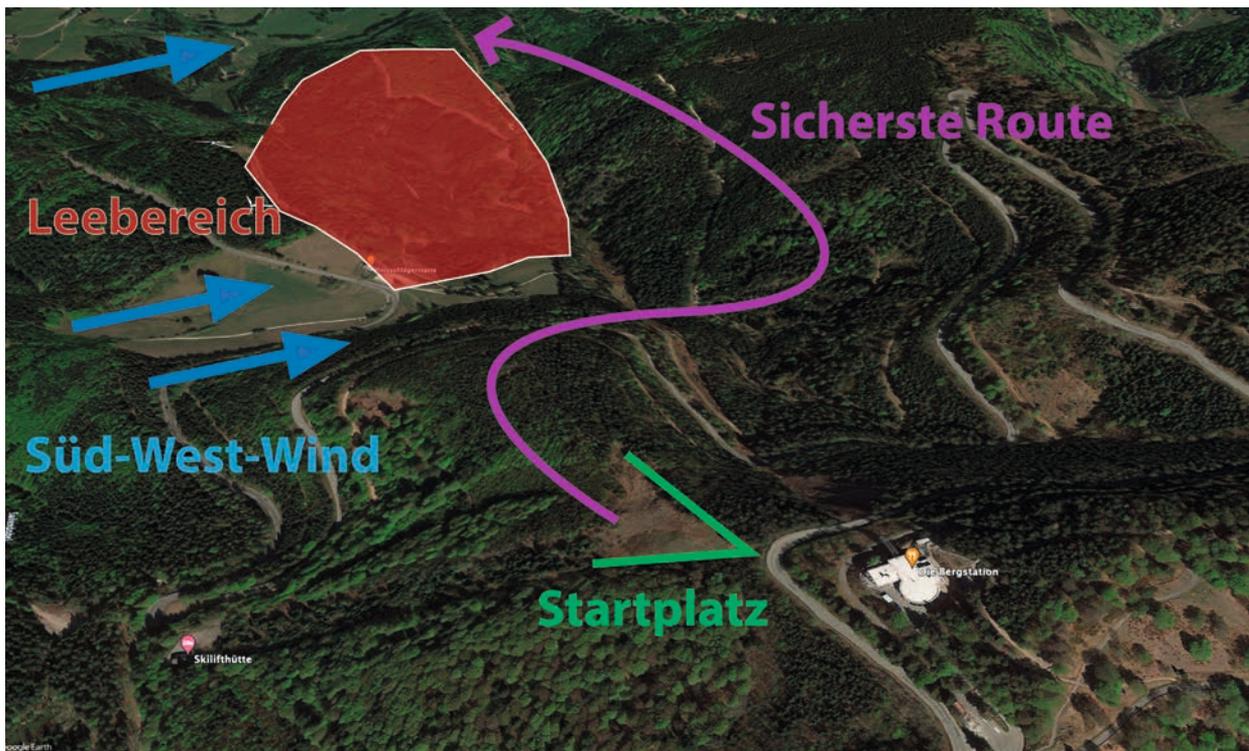
Bei NO ist erstmal wichtig, sicher genug – d.h. hoch genug rauszustrarten – sinnvolle Auslegeplatzwahl, Windphase (leichtes Abwind-Anzeichen der Windanzeiger am Wald sind in der

landen. Wichtig zur Beurteilung der Flughöhe ist die eigene und nicht die eines kurz vor einem geflogenen anderen Flugobjekts!

Hat ma dann die Holzschlägermatte sicher vor sich, kann ma selbst entscheiden, ob ma die sicherere Linie knapp rechts an den Windrädern nach vorn fliegen will, oder lieber mehr oder weniger stark rechts rüber über die Seilbahn an den Hang fliegt. Manchmal kann ma da sehr schnell im Lee den Thermik-Einstieg schaffen, aber auch eine lange „Schweiß- und Durststrecke“ bis zur Mittelstation ist möglich. Lösung: -> Flugerfahrung und Risikoabschätzung. Im Zweifel immer gegen das Risiko! Und



Flugbedingungen bei „leichtem“ Nord-Ost-Wind (Hintergrundbild: googleearth)



Süd-(West)-Wind (Hintergrundbild: googleearth)

an thermisch guten Tagen geht es meist auch noch nach der Mittelstation kurz vor dem Landeplatz gut hoch und da dann aber auch sicher und nicht nah am Gelände. Das risikoreiche Hangkratzen ist bei weitem nicht so oft nötig wie angenommen. Wichtiger ist gutes Thermikfliegen.

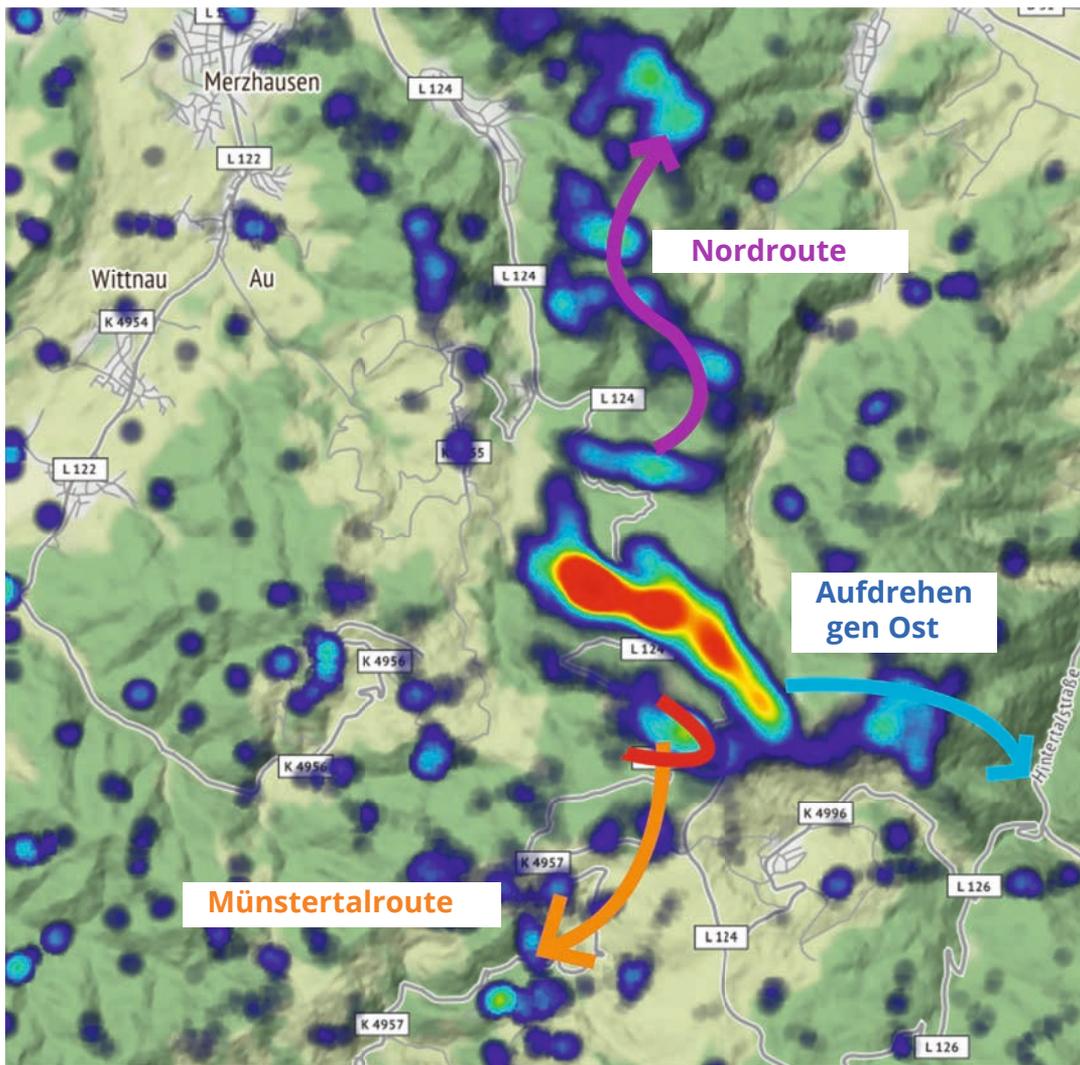
Bei eher Südwest ist hingegen der Start nicht so kritisch. Nach dem Start trägt es sogar ganz gut. Dann sollte jedoch vermieden werden, direkt hinter den Windrädern lang zu fliegen. Und auch der Landeplatz wird bei stärkerem Wind aus Süd oder selbst West mitunter anspruchsvoll. Wenn man genug Höhe hat, sollte dann evtl. auf die Wiesen in Richtung Günterstal ausgewichen werden. Ein rüber springen bzw. verblasen lassen ins Kappler Tal ist auch möglich, eine Landung da nur nicht einfacher, besser dann bis ins Dreisamtal vorzufliegen, bei „zu viel“ SW geht das in der Regel, ist aber mitunter ein Ritt den man nicht braucht. Oder wenn man auf jeden Fall am Landeplatz bei der Schauinslandbahn runter „muss“, möglichst weit weg vom Hang. Mitunter können auch angelegte Ohren helfen, sicherer durch Turbulenzbereiche zu kommen. Noch anspruchsvoller werden die Landemöglichkeiten, wenn sich überregional Südwind und thermisch bedingter Talwind treffen. Dann ist neben möglichen Windscherungen auch noch bis zum Boden mit plötzlich änderndem Windrichtungswechsel zu

rechnen. Je nach Situation ist dann die Rückenwindlandung sicherer als der Versuch, die Kiste in niedriger Höhe noch um 180° zu drehen. Wie bereits beim Punkt „Schirmbeherrschung“ erwähnt, je besser die Landetechnik, desto sicherer schaffst du auch die letzten und oftmals herausforderndsten und gefährlichsten letzten Meter zurück zum Boden.

Von viel Südwind würde ich abraten - in der Regel merkt man schon, wenn man den Schirm etwas weiter unten am Startplatz aufzieht, wie es dann ganz komisch reindreht und ein kontrollierter Start kaum möglich ist. Ganz leichter Süd hingegen ist in der Regel Ok und ermöglicht einem auch ohne einen Chili bis zur Wonnhalde zu gleiten.

Bei zu starkem Ost drückt dieser zum Glück auch so stark durch, dass ein Starten nicht einfach möglich ist. Wie weit dazu schon „Versuche“ gemacht wurden, ist mir jedoch nicht bekannt. Am Ende geht Fliegen leider selbst am Schai nicht immer. Also dann besser auf ein anderes Fluggebiet ausweichen oder mal ne Flugpause. Für jeden Versuch bei scheinbar ungünstigen Bedingungen sollte man sich für den Fall eines Missgeschickes zumindest eine gute Argumentation zurechtgelegt haben.

Erstes Aufdrehen und Los



„Mögliche Thermikquellen“ zum ersten Aufdrehen (Hintergrundbild: skyways-Karte von <https://thermal.kk7.ch/>)

Nach dem Start, wenn dann auch alles in Position ist, wo es hingehört, alle Knoten gelöst (Kurskontrolle gegen Hindernisberührung vor Kleinkram sortieren) und die erste Anspannung abgefallen ist, gilt es erstmal Höhe zu behalten und bestenfalls sogar zu gewinnen. Hilfreich für den ersten Thermikeinstieg kann sein, sich vor dem Start nochmal kurz zu überlegen, was ich in den nächsten Minuten nach dem Start machen will. Wo es hoch gehen könnte – Wolken/Abschattungsbild, Thermikanzeiger in der Luft. Ein erfolgreicher Thermikeinstieg beginnt auch am Schauli oft mit dem Start in eine gute Phase d.h. in eine thermische Ablösung – wenn ma direkt am Startplatz aufdrehen möchte, kann ma so eine Phase mitunter spüren. Stärkerer Vorwind als im Durchschnitt kündigt diese an. Etwas „großflächiger“ gedacht kann es am Schauli auch wichtig sein zu beobachten, wie gerade die Wolken ziehen. Welche Bereiche abgeschattet sind. Oft bilden sich leider gerade schon mittags über dem Schauli Wolken die zu weitreichenden Abschattungen führen. Über

den Sonnenstand und Wolkenzug ist mitunter kalkulierbar, ob jetzt noch schnell raus und somit noch Sonne z.B. an der Mittelstation zu erreichen oder eher 20 min. warten die bessere Variante ist. Leider liegt ma bei diesen Entscheidungen dann doch oft daneben, ähnlich der Entscheidung an welche Kasse ma sich anstellen soll. Sehr wichtig nicht nur aber auch am Schauli ist das effiziente Thermikfliegen am Anfang. Denn etwas weiter oben wird es oft stärker und definierter, vor allem aber haben wir dann schon wieder etwas „Airtime“ zum neu suchen gewonnen. Viel mehr als die Theorie – so eng wie nötig, so flach wie möglich drehen – kann ich leider zu dieser Kunst auch noch nicht beitragen. Im effizient Steigen nutzen sehe ich jedoch das größte Potential in Bezug auf „durchschnittliche Streckenflüge“, wenn es nicht darum geht – Rekordweiten jenseits der 100 km zu erzielen, die unweigerlich eine gewisse Durchschnittsgeschwindigkeit benötigen. Höher klassifizierte Schirme hingegen bringen eher wenig. Bei dem „Vergleichsgondeln“ am

Schauinsland stelle ich mit einem D-Schirm keinen Vorteil gegenüber den B Kisten fest. Lediglich im beschleunigten Zustand ist das Gleiten etwas besser – tief überm Gelände will ma das aber auch nicht einsetzen.

Als „klassische“ Streckenanfänge vom Schauinsland gibt es 3 Haupttrouten.

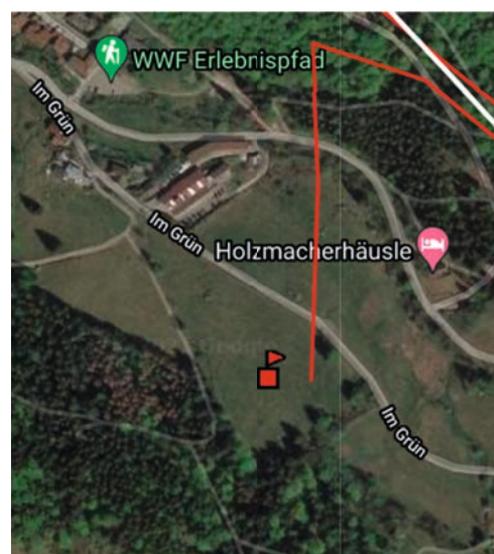
Die Nordroute, wo hinterm Kybfelsen vor dem Sprung über das Dreisamtal nochmal Höhe gemacht werden kann. Der Weg bis zum Kybfelsen erscheint, gerade wenn ma tief unterwegs ist (unter 1100m), zu Anfang etwas riskant wenn ma „hinten rum“ entlang der „Lila“-Linie fliegt, da von da die Landemöglichkeiten zwischen Talstation und Günterstal erstmal weit weg erscheinen. An der mit X gekennzeichneten Thermik geht es mitunter sogar besser als hinter dem Kybfelsen selbst. Am Kybfelsen selbst sollte ma auch nicht allzutief unter Grat rumspielen, da in Günterstal selbst keine guten Landemöglichkeiten bestehen. Eine Landung auf der Wiese beim St.Valentin ist möglich (getestet) aber sollte gar nicht erst weitere mögliche Planungen aufgenommen werden.

Aufdrehen gen Ost stellt die Möglichkeit dar, entweder direkt weiter gen St.Wilhelmer/ Stollenbacher und von da weiter gen Zastler gen NO oder direkt Ost gen Feldberg, oder bei viel Höhe auch rüber zum Stübenwasen. Oft ist die Basis hier östlich des Schauinsland-Turms höher als vorn auf den westlicheren Gräten und bietet somit einen Einstieg in die Basishöhen im Hochschwarzwald. Bei viel Westwind besteht jedoch die Gefahr, nicht mehr einfach zurückzukommen. Die Entscheidung für das

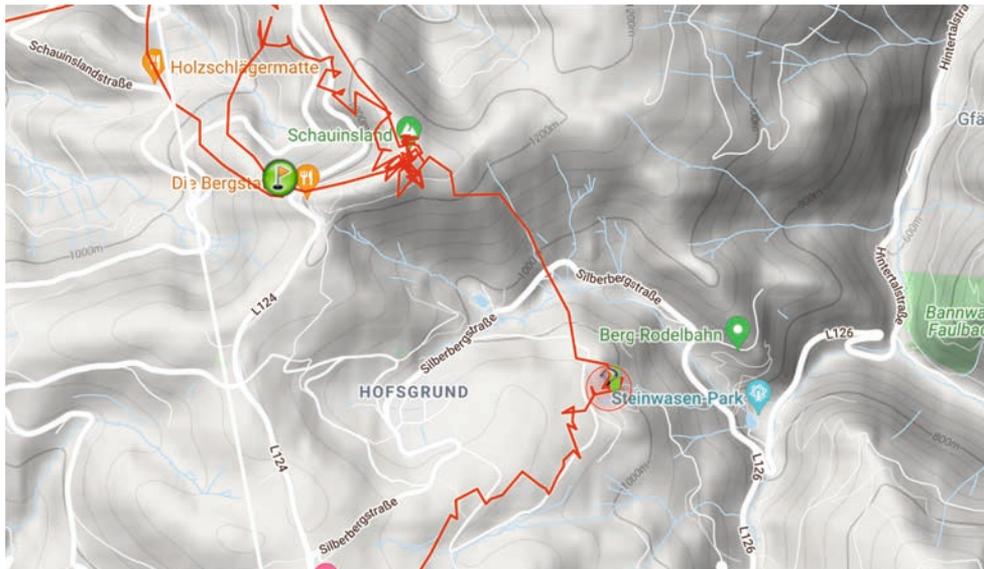
Aufdrehen gen Ost ist mitunter ohne Rückflugticket. Und zu tief ist auch hier nicht so gut. Landemöglichkeiten entweder oberhalb vom Steinwasenpark (eigentlich wohl auch Naturschutzgebiet – muss also nicht sein) oder dann erst wieder im St. Wilhelmer Tal.

Die besten Landemöglichkeiten bieten sich im Wilhelmer Tal direkt östlich der großen Siedlung – guter Kompromiss aus offenem Gelände, wenig Weidetier-Stress und geringer Rauslauf-Distanz oder noch etwas weiter hinten – aber überall genau anschauen, vor allem bezüglich der Leitungen, wenn ma es noch nicht kennt. Leitungen sind in der Regel recht ortsfest – Weidebetrieb oder Grashöhe ändern sich schneller mal – wenn möglich bei der Landeplatzwahl entsprechend beachten. Vorn gen Straße Oberried – Notschrei werden die leitungsfreien Bereiche geringer – ich persönlich hab gern mehr als 50 cm Abstand zwischen Flügelspitze und Hochspannungsleitung, aber auch hier zählt die Selbsteinschätzung. Im Talabschnitt zwischen dem Abzweiger Wilhelmer Tal und Oberried gibt es noch 2-3 Landemöglichkeiten – aber auch eher eng, steil, und teils mit Weidebetrieb. In Bezug auf Aussenlandungen ist eine Selbsteinschätzung sehr wichtig, insbesondere in Bezug auf „Stressverhalten“. Wer dazu neigt, schludrig Höhe abzubauen (zu wenig und dabei noch zu weit ins eigentliche Landefeld einfliegen) und dann, wenn es eng und stressig wird, den Schirm grob zu stallen, sollte eher erstmal größerer Landemöglichkeiten aufsuchen.

Die Münstertal-Route bietet sich vor allem an, wenn es vorn im „Rheintal“ deutlich freier als



Landemöglichkeiten im St. Wilhelmer Tag (Hintergrundbild: dhv-xc / Googlemaps)



hinten im Schwarzwald ist, oder wenn man einen guten Tag ein großes Dreieck fliegen will, und dazu den ersten Wendepunkt in Richtung Blauen setzen mag. Oder wenn man einfach nur da hinwill. Gerade wenn es nicht so thermisch ist, muss man hier vor allem schauen, dass man weder zu knapp über dem flachen Grat kreist, noch gen St. Ulrich oder zum oberen Münstertal absäuft, da man in beiden Fällen nicht viel Höhe überm Gelände hat. Die Landung in St. Ulrich erscheint auch wenig einladend und im oberen Münstertal ist es auch eher steil, eng, zaunig und auch die ein oder andere Leitung hängt erreichbar.

Neben diesen „klassischen“ Routen sind der Kreativität natürlich keine Grenzen gesetzt, auch irgendwas dazwischen zu fliegen. Mitunter je nach Wolken/Abschattung/Wind ist es sogar nötig. Und z.B. um bei niedriger Basis (und Nordwind) wegzukommen, kann mitunter der Weg über den Osthang oberhalb des Steinwasen-Parks ein Weg sein.

Wichtig für gutes = sicheres Streckenfliegen ist zudem die nächsten Optionen (Route, Thermikquellen, Flugabbruch-Linien / Höhe -> Außenlandeplätze) immer im Auge zu behalten. Wenn man das beherrscht, wird man immer sicher landen. Wenn man dann noch wirklich gut Thermik und Linien fliegen kann, kommt man auch noch weit – ganz ohne Risiko.

Und um am Schauai Streckenfliegerfahrungen zu sammeln, gehören Besuch im Münster- und

St. Wilhelmer Tal einfach dazu. Trampend kommt man doch irgendwie wieder zurück. Sehr zu empfehlen ist zudem, sich die möglichen Außenlandeplätze in der näheren Umgebung erstmal sowohl detailliert über Luftbildkarten als auch vom Boden aus anzuschauen und hinsichtlich möglicher Anflugooptionen je nach Windrichtung sowie gefährliche Hindernisse zu beurteilen. Dann kann man sich beim nächsten Flug einfach mal in die Richtung trauen, und Stück für Stück den Schwarzwald erarbeiten.

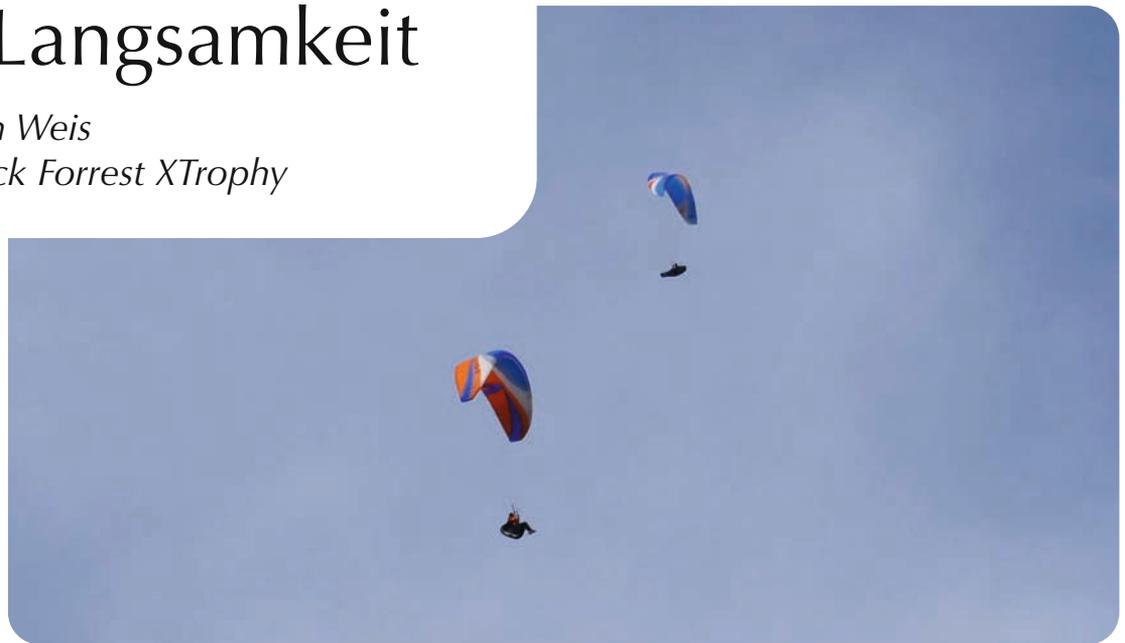
Abschluss

Es ist „noch kein Meister vom Himmel gefallen“ -> wer vom Himmel fällt, war wohl doch noch kein Meister. Und den Anspruch, „Meister“ zu sein, also alles Risiko für sich ausschließen zu können, kann wohl niemand von uns ehrlich haben. Darum bei aller Freude am Streckenfliegen und hier und da (leider) auch zusätzlich getrieben von gewissem Ehrgeiz, wünsche ich uns allen immer schöne unfallfreie Streckenflüge und für den Fall, das doch was passiert, solidarische Hilfe statt „besser-wissender“ Verurteilung. Gleitschirmfliegen und insbesondere Streckenfliegen birgt hohes „Fehlerpotential“ mit teils schwerwiegenden Konsequenzen. Fundierter Aufbau der eigenen Fähigkeiten, gute Vorbereitung sowie eine ehrlich kritische Betrachtung der eigenen Fähigkeiten und Tagesform, sowie ein offenes, aber ebenso ehrlich und kritisch reflektierendes Fliegerumfeld sind wichtige „Sicherheitsausrüstung“.

Mittelmäßigkeit und Langsamkeit

Text: Julian Weis

Fotos: Black Forrest XTrophy



Am 2. Oktober 2021 fand das diesjährige Hike&Fly Event „Black Forrest XTrophy 2021“ am Tafelbühl im schönen Simonswald statt.

Zum wiederholten Mal fanden sich auch wieder zahlreiche (um die 10) Colibris zum gemeinsamen Schlendern auf den Berg und anschließendem gemütlichen Beisammensein („main act“) am Samstag, den 2. Oktober früh morgens um 9:00 Uhr am Start der XTrophy ein. Bereits vor dem Start zeigten sich die unterschiedlichen Ambitionen der Teilnehmer in Form von Ausrüstung und/oder Kleidung. Von ultraleicht bis streckentauglich war vonseiten der Ausrüstung so ziemlich in jeder Gewichts- und Leistungsklasse alles dabei. Auch bei den Outfits gab es von Männern in Strumpfhosen bis Holzfäller-Wanderhemd jegliche nur erdenkliche Abstufungen.

Nach erledigter Anmeldung nebst Abholung



des traditionell heiß begehrten Trophy-Shirts hatte jeder noch einmal die Gelegenheit in sich zu kehren und den späteren Ablauf des Wettbewerbs sowie die Routen mental durchzugehen um später ideal in den Wettbewerb starten zu können. Alternativ konnte man sich auch explizit nicht um den Wettbewerb scheren und sich einfach nur freuen bekannte und neue Gesichter der überwiegend lokalen Fliegergemeinde zu treffen und miteinander zu quatschen. Letzteres sollte sich noch als die effektivste aller Möglichkeiten erweisen. Die meisten wählten die entspannte „Tafelbühl Süd“ Route, die mit dem Zusatz „mittel“ den erfahrenen XTrophy-Teilnehmer schon anhand ihrer Einstufung verriet, dass hier die Chancen auf die prämierte Mittelmäßigkeit naturgemäß am größten sein müssten. Es fanden sich jedoch natürlich auch unter den Colibris noch rechte Frischlinge die den Höllkopf (lang und viele Höhenmeter) auf sich nahmen in der Hoffnung ihre Überdurchschnittlichkeit damit ausgleichen zu können.

Einige der angemeldeten Teilnehmer hatten ihre Unterdurchschnittlichkeit bereits früh morgens noch vor Beginn des Wettbewerbs durch ihre Abwesenheit unter Beweis gestellt. Von den angemeldeten 70 Teilnehmern haben sich nur gut 45 tapfere Frauen und Männer nicht von den eher mäßigen Wetterprognosen einschüchtern lassen. Ohnehin spielt das Wetter eigentlich eine eher unterdurchschnittliche Rolle bei diesem Wettbewerbsformat. Da der Kreativität



der Teilnehmer natürlich keine Grenzen gesetzt sind, solange die „Turnpoints“ - Landeplatz -> Startplatz -> Landeplatz (-> optional zweite Runde auf anderer Strecke) -> Säglplatz (Zeitnahme) – eingehalten werden. Ob Teile davon zu Luft oder Fuß zurückgelegt werden kann jeder halten wie ein Dachdecker (aber zur Erinnerung: Wir sind hier nicht im Schwarzwaldverein auch wenn „Black Forrest“ im Namen steckt).

Nach der Landeplatzbesichtigung (Sonderlandeplatz, exklusiv für den Wettbewerb) und dem obligatorischen Gruppenfoto fiel dann pünktlich der Startschuss und das Rennen konnte beginnen. Was sich bei der Ankunft bereits angekündigt hatte bestätigte sich natürlich prompt

auf brutale Art und Weise: Die einen - mit dem Messer zwischen den Zähnen – stürmten los, wohingegen andere in tiefster Gelassenheit den Stau erst einmal sich auflösen ließen. Abgerechnet wird ja ohnehin zum Schluss und wir sind ja schließlich zum Spaß hier.

Bereits nach den ersten paar Höhenmetern zeigte sich wer echter Hike & Fly Enthusiast oder doch eher Bergtourist ist. Letztere waren natürlich viel zu dick angezogen und mussten sich erst mal von den ersten Zwiebeln befreien. Durch diesen „Stopp & Go“ Modus der großen Masse entzernte sich das Feld wunderbar und der weitere Marsch gen Start konnte in weitestgehender statischer Runordnung weitergehen. Zunächst über Wiesen und dann durch den schönen von allen heiß geliebten (Black) Forrest. Vorbei an zündelnden Waldmeistern, einer verborgenen Schnapsbar sowie über längst vergessene Pfade (zum Glück sollte es später für die ganz schweren Fälle noch Jahresabos für Outdoornavigationsapps geben) hinauf zum Startplatz.

Bereits vor Erreichen des Startplatzes, wohl gemerkt auch der mittlersten der Strecken, kam einem schon der erste Hikejunkie auf seinem Weg nach unten entgegen um in Richtung sei-

Hintergrund zur XTrophy

Die „Black Forest XTrophy“ ist ein Hike&Fly Event im Schwarzwald, der im Oktober 2020 zum ersten Mal stattfand. Die Veranstaltung richtet sich an alle interessierten Pilotinnen und Piloten der regionalen Vereine und darüber hinaus. Wir sind eine freie Interessensgemeinschaft ohne kommerziellen Gedanken und organisieren dieses Event, um das gesellschaftliche Beisammensein und die gemeinsame Ausübung dieses tollen Sports zu fördern.

Die Veranstaltung soll KEIN ehrgeiziger Wettkampf sein. Dennoch wird der sportliche Aspekt nicht ausgeklammert. Ziel ist es, mit Gleichgesinnten einen aktiven Tag zu verbringen und eine der schönsten Gleitschirmdisziplinen zu erleben. Der gemeinsame Spaß und das Naturerlebnis sollen dabei voll und ganz im Vordergrund stehen.

An diesem Tag wird ein Startberg auf verschiedenen Strecken (leicht bis sportlich) erwandert, um anschließend einen festgelegten Landeplatz anzufliegen. Der Gewinner der „Black Forest XTrophy“ ist die Person, deren Laufzeit dem Durchschnitt am nächsten kommt. Dabei nehmen alle Teilnehmer auf eigene Gefahr und Verantwortung an diesem Wettbewerb teil! Unser Ziel ist es, diesen Event auch in den kommenden Jahren auszurichten. Sehr gerne würden wir dies auch in Zusammenarbeit mit anderen regionalen Gleitschirmvereinen tun, um uns gegenseitig die großartigen Hike&Fly Möglichkeiten im Schwarzwald vorstellen zu können. Die Grundidee haben wir von unserer Teilnahme 2019 am Rollibock in Fiesch. Dieser Wettbewerb hat uns den Grundstein für die Black Forest X Trophy gelegt.

<https://www.blackforestxtrophy.de/home>



ner zweiten Runde hinab zu sprinten. Manche tun sich halt doch arg schwer mit der an diesem Tag gebotenen Mittelmäßigkeit.

Während es nahezu den gesamten Morgen und auch den Aufstieg über ruhig war, stellte sich auf den letzten dutzend Höhenmetern dann doch der prognostizierte mittelstramme Südwind ein, der erste mentale Gedankenspiele in Gang setzt. Ist der Wind schon zu stark am Startplatz? Ist er böig oder laminar? Was meinen/machen die anderen?

Am Startplatz angekommen – eher unterdurchschnittlich im letzten Drittel des Feldes – sind die ersten Dummys bereits in the air. Es rauscht ein wenig durch den Wald, will heißen anfängertauglich ist es nicht und eine solide Starttechnik ist gefragt, aber zu viel ist es auch nicht. Nach kurzem Snack und trockenem T-Shirt mache ich mich bereit, um nicht später dem prognostiziert stärker werdenden Wind zum Opfer zu fallen. Arne macht sich auch fertig und wir starten wenig später kurz hintereinander. Mit mäßiger Fahrt aber ohne viel Höhe zu verlieren, flogen wir an der Ostflanke des Tafelbühl Richtung Simonswäldertal. Arne konnte es sich natürlich nicht nehmen lassen und nahm ein bisschen eingelagerte Thermik mit, ich flog auf einer eher mehr oder (halt doch eher) weniger guten Linie direkt vor und ums Eck zum Landeplatz. Nach erfolgreicher Landung



und anschließendem gemütlichen Zusammenpacken und Landeplatzplausch mit fußläufigen Fliegerkollegen vom Blauen, meinte Arne wir sollten dann vielleicht mal die letzte Etappe des Rennens in Angriff nehmen, um nicht unsere Mittelmäßigkeit unnötig zu gefährden und wir schritten gemeinsam gen Zeitnahme.

Zu diesem Zeitpunkt noch von nichts ahnend, gingen wir anschließend zum gemütlichen Haupttakt des Tages über und stießen gemeinsam mit dem ein oder anderen Colibri und Nicht-

Colibri bei Bier und Weinschorle auf den wunderschönen Tag und die Mittelmäßigkeit an (Insbesondere bei diesem Teil der Trophy sind Colibris eher mittelmäßig, gibt ja aber auch harte umliegende Vereinskonzurrenz). Während wir uns also den schönen Dingen im Leben widmeten, arbeiteten unsere beiden Mädels – Teresa und Privat-Supporterin Veronika – an unserem späteren Trippel, indem sie den Rückweg vom Tafelbühl via Hörnleberg zu Fuß nahmen.

Irgendwann waren dann anscheinend alle Teilnehmer bis auf zwei Colibris im Ziel und wir wurden gefragt, was denn mit unseren beiden noch fehlenden Mitgliedern sei. Aber Moment, von einer wussten wir ja, dass sie noch unterwegs war, den zweiten kannte zum einen keiner persönlich und gesehen hatte ihn heute auch keiner. Wie sich nach einigem digitalen Hin und Her herausstellte, war er tatsächlich an diesem Tag nicht ins schöne Simonswald gekommen, sondern es hatte bei der Ausgabe der T-Shirts wohl eine Verwechslung gegeben. Zum Glück also doch keine Vermissten. Nach dem ein oder anderen weiteren Kaltgetränk waren die Mädels dann irgendwann auch beim gemütlichen Teil des Tages angekommen und die große Stunde der Mittelmäßigkeit sollte beginnen. Traditionellerweise sind die Organisatoren der XTrophy nicht nur beim Thema Hike & Fly Event spitze, sondern auch bei der Sponsorenakquise. Bereits am Morgen hatten sie angekündigt, dass am heutigen Tage keiner ohne einen Preis nach Hause gehen müsse.

Nach traditionsreicher Art werden bei der XTrophy insbesondere drei Personen geehrt: Der oder die Oberbolle (der/die mittelmäßigste des Tages), der/die Schlenderbolle (lahmste Ente) und der/die Bollebub/Bollemädle (Hike & Fly Junkie mit der schnellsten Zeit). Die Ehre der Schlenderbolle wurde Teresa zu Teil, was uns dann doch eher nicht überraschte aber natür-

lich nicht weniger freute. Den Bollehub machte Jeremy Paxson aus Rottweil mit 3:03 Stunden für beide Routen (Tafelbühl Süd und Höllkopf) natürlich eine aus sportlicher Sicht höchst respektable Leistung aber für den Tag dann halt leider doch am Ziel vorbeigeschossen.

Was dann geschah hatte keiner auch nur im Geringsten geahnt oder gar erwartet. Als es mit dem oder der Superbolle – mittlere Zeit über alle Teilnehmer gemittelt – an der Reihe war, wurde doch tatsächlich Arnes und mein Name gesagt. Damit, dass es diesem Tag zwei Oberbolle geben sollte, hatte natürlich niemand – auch nicht die Organisatoren – gerechnet. Nun war kein Halten mehr. Wir konnten es zunächst nicht glauben aber es war einfach die harte Wirklichkeit wir waren nun quasi amtlich attestiert Durchschnitt.

Nachdem also die wichtigen Titel vergeben waren, konnten nun die weiteren schier nicht enden wollenden Preise verlost werden und es sollte sich bestätigen, dass an diesem Tag alle mit einem Preis nach Hause gehen.

Rückblickend bleibt mir eigentlich nur allen die Teilnahme im nächsten Jahr zu empfehlen. Wo auch immer die nächste Black Forrest XTrophy sein wird – es stand noch nicht fest, jedoch haben sowohl die Kollegen vom Gschasi als auch vom Blauen Ihre Gelände angeboten – ich werde wieder dabei sein und meinen Titel bestmöglich - halt echt durchschnittlich - verteidigen.

Vielen Dank den Veranstaltern und den Kollegen vom Gleitschirmclub Lenticularis.



Red Hot Chili Gliders

oder
gewichtige Argumente für den
Weihnachtsmann

Text & Bilder: Volker Jung



Vor vielen Jahren flog ich meinen Red Hot Chili 3 Probe und konnte erstmals die Wonnhalde in Freiburg direkt im Gleitflug gut erreichen. Yeah! Das erstaunte mich, unter anderem aber auch Vale, den dieses Teil von Skywalk dann auch schnell überzeugte. Schon bald flogen viele Red Hot aber auch andersfarbige Chili 3 am Schauinsland. Wegen den Abgleitern zur Wonnhalde wurde meinem Teil bald besondere Gleitkräfte zugesprochen. Vor ein paar Jahren gab es dann gewichtige Argumente für Vale und mich, weshalb wir unsere Red Hot Chilis in den Größen L und M unbemerkt tauschten. Optisch und gleitleistungsmäßig gab es für mich keinen Unterschied, aber für andere Flieger müssen die besonderen Gleitkräfte irgendwie übersprungen sein. Bis heute werden nun auch dem „neuen“ *Good Old Red Hot Chili* überirdische Gleitkräfte nachgesagt. Eventuell liegt das auch an den „himmlischen“ Aufgaben, den der rote Schirm als treuer Begleiter von Weihnachtsmann und Nikolaus erfüllte.

Optisch, aber auch starttechnisch ist er perfekt für Schneelagen.

Red Hot Chili im Video und TV

Zum 90. Jubiläum der Schauinslandbahn bekamen die beiden Red Hot Chilis zwei besondere Aufgaben, bei denen sie sich auch im Sommer zeigen durften.

Der SWR beschäftigte sich in mehreren Sendungen mit dem Thema und dabei auch mit dem Gleitschirmfliegen am Schauinsland. Vale unterstützte das SWR-Team dabei mit Aufnahmen aus der Luft und am Boden, während ich versuchte unser Hobby gut zu repräsentieren.

Diese Dreharbeiten brachten mich auf die Idee ein 90 Jahre-Jubiläums-Gratulationsvideo von uns Gleitschirmfliegern zu drehen, da coronabedingt alle Feierlichkeiten abgesagt werden mussten. Vale machte dankenswerterweise den Spaß mit und Kai, Janina und Mario unterstützten uns tatkräftig. Obwohl das chillige Zeitraffer-Video viel mehr Arbeit machte als geplant, hat es sich doch sehr gelohnt. Viele Mitarbeiter und auch die Leitung der Schauinslandbahn zeigten sich sehr erfreut und dankbar über das Gratulationsvideo und den dazu gehörigen Schauinslandbahn-Gleitschirmkalender. Auch heute hängen noch zwei Fotos davon in der Bergstation.



Traumhafte Flüge vom Schauinsland zum Titisee

Inspiziert von unseren Videoaufnahmen am Münsterplatz, kam Vale dann am Startplatz vom Schauinsland mal auf die Idee, gemeinsam zum Freiburger Münster zu fliegen und dort gegenseitig ein paar Fotos zu machen. Zugegeben, eigentlich wollte ich lieber versuchen zum Titisee zu fliegen, aber Vale musste rechtzeitig landen um an einer Colibri-Corona-Online-Vorstandssitzung teilzunehmen. So flog Vale mit meinem und ich mit seinem Red Hot Chili gemeinsam nach Freiburg, wo wir selbst über Freiburg noch Steigen fanden, und machten gegenseitig chillige Fotos über dem Münsterplatz, wo zuvor unser Jubiläumsvideo begann. Gegen 17 Uhr landete Vale dann an der Wonnhalde. Ein kleines Stück oberhalb schaute ich ihm bei der Landung zu und kam auf die Idee mal zu schauen, ob ich es evtl. noch zurück zur Schauinsland-Talstation schaffen. Es sollte noch besser kommen! Trotz der späten Uhrzeit fand ich genügend Aufwinde um kurz vor 18 Uhr wieder über dem Schauinsland anzukommen. Natürlich kam mir dann der Gedanke einfach wieder zu mir nach Kirchzarten abzugleiten, aber mit mehr als 1700 wiedererlangten Höhenmetern sollte noch ein Ausflug über das Höllental drin sein. Auf der Nordseite des Höllentals (Nessellachen) hatte ich dann erneutes Glück und konnte abermals in ganz schwachen Steigen bei tiefem Sonnenstand aufdrehen und so doch noch über Hinterzarten nach Titisee fliegen. Überglücklich, weil ich das um 17 Uhr über Freiburg niemals mehr erwartet hätte, bekam ich in letzter Sekunde in Titisee noch die Höllentalbahn nachhause. Es waren zwei sehr



schöne Flugwochen hier im Schwarzwald, in denen ich fünf Abendflüge zum Titisee machen konnte, woraufhin sich eine Redakteurin von dort der BZ bei mir meldete und um ein Gespräch bat.

Auch 2021 machte ich mit einigen aktuellen B-Schirmen und einem C-Schirm Vergleichsflüge mit meinem Red Hot Chili. Obwohl das „8 Jahre alte Teil“ allein im vergangenen Jahr 464 mal, davon 302 mal am Schauinsland, abhob, konnte bislang noch kein aktueller Schirm im direkten Vergleich in ruhiger Luft weitergleiten.

Dies ist sicherlich mit ein Grund warum Winni, immer noch mit seinem alten Red Hot Chili, am 1. April 2021 fast bis nach Konstanz flog. Aber das ist eine ganz andere faszinierende Geschichte, welche er auf den Seiten 14 - 17 selbst erzählt!

Allen Colibris wunderschöne Flüge und Erlebnisse in 2022! Volkair





Foto: Kai Flogaus

Hattest Du Spaß beim Lesen? Und fühlst Dich inspiriert für einen eigenen Beitrag? Immer her damit! Nach dem Schauinsheft ist vor dem Schauinsheft und es gibt jederzeit Platz auf der Webseite.

Meld Dich bei Janina via E-Mail an kommunikation@gsccolibri.de oder über SLACK.

Impressum

Herausgeber

Gleitschirmclub Colibri Freiburg e.V.

Postanschrift

GSC Colibri e.V.
Postfach 1114
79195 Kirchzarten

Vertreten durch

Mario Wehrle
Julian Weis
Janina Radny

Redaktion

Janina Radny

Layout, Design

Janina Radny

Drucklegung

Kai Flogaus

Umschlagbild

Volker Jung

