



Start mit Ski

GLEITSCHIRMFLIEGEN IM WINTER: SO GELINGT DAS STARTEN MIT SKI!

TEXT UND FOTOS: DOMINIK TSCHODER

Den meisten Gleitschirmfliegern ist der Winter in den Alpen zu kalt zum Fliegen. Die große Flucht in wärmere Fluggebiete auf der Südhalbkugel oder eine Flugpause setzt ein. Doch der Winter in den Alpen bietet sich hervorragend an, um Manöver zu trainieren und oft können dank dem starken Temperaturgradienten gute Thermiktage für kleinere Strecken genutzt werden. Ganz nach dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur schlechte Ausrüstung“, möchte ich dir das Gleitschirmfliegen mit Ski erklären. Erfahrungsgemäß hat es an den Winterstartplätzen oftmals null Wind oder bodennah sogar leichten Wind von hinten, bedingt durch den Kaltluftabfluss. In solchen Fällen sind Skistarts die einfachere und bequemere Art, ne-

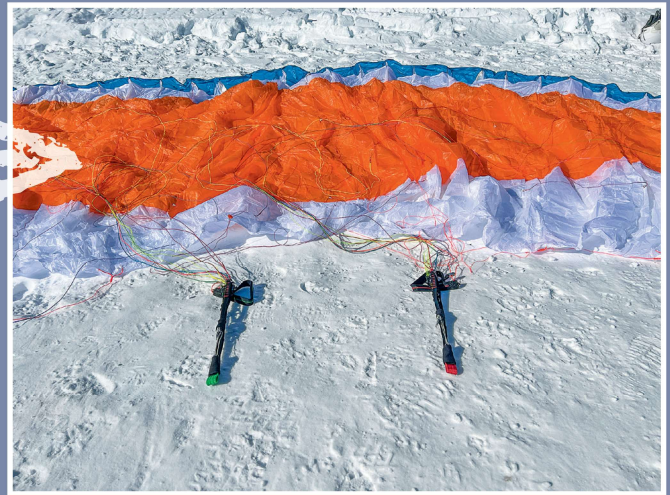
benbei sieht es auch cool aus. Die benötigte Abhebegeschwindigkeit kann mit Ski leichter erreicht werden. Grundvoraussetzungen sind das Beherrschen aller Phasen des Starts zu Fuß und der Pilot muss mit den Ski den Hockey-Stop, den Schneepflug und parallel Skifahren auf zumindest roten Pisten beherrschen.

Vorbereitungen

Da du mit den Skiern an den Füßen keinen Fußtrimmer (Beschleuniger) betätigen kannst, baue diesen aus oder sichere ihn gut, so dass er dir später nicht in den Füßen hängt. Es empfiehlt sich, die Skistöcke daheim zu lassen, außer du hast faltbare Stöcke, die sich im Rucksack verstauen lassen. Übe vor deinem ersten Flug den Ho-



Startvorbereitungen



ckey-Stop und das Fahren im Schneeflug mit den Skiern ein paar Mal. Dazu findest du unzählige Videos im Internet.

Einige Gleitschirme sind serienmäßig mit Pins für das Fixieren im Schnee ausgestattet. So rutscht der Gleitschirm auf der glatten Oberfläche nicht nach unten. Andere Gleitschirme haben nur die dafür vorgesehenen Schlaufen auf dem Obersegel bei der Eintrittskante. Wenn dein Gleitschirm eine derartige Vorrichtung hat, nutze sie. Ansonsten muss ein Startplatz dementsprechend flacher sein. Es wird immer wieder beobachtet, wie Piloten Schnee auf den Gleitschirm legen, um ihn zu beschweren. Beim Aufziehen rutscht der Schnee auf dem Untersegel nach hinten und durch die Zellöffnungen an der Eintrittskante in den Gleitschirm. Dem ist abzuraten. Achtung: Je nach Skiausrüstung kommen zu deinem Abfluggewicht einige Kilos dazu. Überprüfe, ob du damit noch im vorgegebenen Gewichtsbereich des Herstellers bist. Wie immer: Viele Wege führen nach Rom. **Die hier gezeigten Techniken funktionieren sehr gut, dienen aber nicht als alleiniger Standard.**



Beispiel von einem Haltepin bei einem NOVA Bantam

Startvorbereitungen

Im Grunde machst du alles wie immer. Breite den Gleitschirm aus und sortiere die Leinen. Jetzt ist es wichtig, dass du die Tragegurte knapp an der Hinterkante des Gleitschirms platzierst mit den A-Tragegurten nach oben und unverdreht. Lege die Leinen bestmöglich auf den Gleitschirm, so verhinderst du mit den Skiern später über die Leinen zu fahren.

Zieh dein Gurtzeug an. Im Winter können die Schnallen oft mit Schnee verstopft sein und blockieren, achte hier deshalb besonders genau darauf, ob die Schnallen sauber verschlossen sind. Vorteilhaft sind hier natürlich alle fix vernähten Gurtzeuge oder Gurtzeuge mit Steckschließen, weil dieses Problem dort nicht auftreten kann.

Anschnallen und einhängen

Schließe deine Skischuhe, wie wenn du abfahren möchtest. Gehe mit den Skiern in den Händen vor die Tragegurte und lege die Skier hangparallel ab. Steige immer zuerst in den Ski, der näher am Tal liegt (1alski) und solltest du eine PIN-Bindung haben, gehe in den Abfahrtsmodus.





Jetzt kommen wir zum Einhängen. Meine Tests haben leider gezeigt, dass das schirmzugewandte Einhängen mit Ski zwar möglich ist, aber unverhältnismäßig umständlich. Deshalb hängen wir uns - mit den Ski bereits angezogen - zuerst mit der Seite ein, die dem Gleitschirm näher ist (Bergskiseite). Wenn du deinen Beschleuniger nicht abmontiert hast, solltest du den Brummelhaken vom Beschleuniger auf jeden Fall einhängen, damit er nicht - womöglich - am Rettergriff herumbaumelt. Nun kommt der kniffligste Schritt in dem gesamten Vorhaben. Es muss von der Hockey-Stop Skiposition in eine Pflugstellung in Richtung Startrichtung übergegangen werden. Dafür mit beiden Händen (siehe Fotos) die Leinen anheben, sodass während der Umstellung kein Kontakt zwischen Ski und Leinen gegeben ist und die Leinen möglichst gerade von hinten auf dich zu verlaufen.



Du bist jetzt auf einer Seite eingehängt und stehst in der Pflugstellung in Startrichtung. Nun greifst du den zweiten Tragegurt und hängst diesen in den Karabiner ein. Nimm an dieser Stelle die Steuerschlaufen auf und lege dir die A-Tragegurte in die Handflächen wie immer. Die Leinen sollen zwischen deinen Skiern nach hinten verlaufen. In dieser Position kannst du jetzt in der Pflugstellung langsam nach vorne rutschen, bis die A-Leinen vom Boden abheben und leicht durchhängen bis zur Eintrittskante.



Paradion?

EN
B

Der vertrauensvolle
Aufsteiger

Follow us   

icaro-paragliders.com

INFOBOX:

Was passiert, wenn man mit Ski über die Leinen fährt?

Wenn der Untergrund hart genug ist wie auf einer eisigen Piste und scharfe Skikanten mit genügend Druck über die Leinen fahren, können die Leinen beschädigt und durchtrennt werden. In jedem Fall müssen die Leinen detailliert kontrolliert werden, wenn der Pilot selbst oder andere Skifahrer über die Leinen gefahren sind. Bestenfalls war der Untergrund weich und die Leinen haben einen starken Mantel. Trotzdem sollte sich das ein gewissenhafter Pilot vom Check Center seines Vertrauens kontrollieren lassen.



Check and GO

Mache deine Startplatzroutine wie immer, 5 Punktecheck. Hier gilt es besonders noch einmal darauf zu achten, dass der Tragegurt korrekt eingehängt ist und dass keine Leinen an den Skischuhschnallen, den Bindungen oder den Skiern hängen. Für deine ersten Starts sind perfekte Voraussetzungen: 1-5 Km/h Wind von vorne und ein Gelände, das sanft von flach auf steil übergeht. An der Schlick2000 im Stubaital sind z.B. derartige Bedingungen im Winter oft vorzufinden. Mit zunehmendem Können dürfen auch die Bedingungen anspruchsvoller werden.

Aufziehphase

Stelle deine Ski von der Pflugstellung in eine Parallelstellung. Es hat sich gezeigt, dass ein Beschleunigen über Skating nicht zu empfehlen ist. Fahre also einfach gerade los und führe den Gleitschirm nach oben. Die Aufziehphase dauert mit den Ski normalerweise etwas länger als zu Fuß, weil der Anfangsimpuls schwach ist.

Stabilisieren und Kontrollieren

Am Übergang von der Aufziehphase zum Stabilisieren gehe wieder in eine Pflugstellung, um das Tempo etwas zu verlangsamen. Bleibe aber nicht stehen. Über die Steuerschlaufen kannst du das Tempo der Kappe kontrollieren. Vergewissere dich, dass du keine Knoten oder Verhänger hast. Für einen Startabbruch fahre nach links oder rechts und steuere den Gleitschirm in Fahrtrichtung. Dann ziehst du beidseitig die Steuerschlaufen tief, um einen Strömungsabriss zu erzwingen. Durch das links oder rechts Ausfahren verhinderst du, dass die Kappe und die Leinen in deine Ski rutschen.

Beschleunigen

Wenn du dich für den Start entscheidest, richte die Ski wieder parallel aus und gib die Steuerschlaufen zur Grundstellung langsam frei. Hier kommt die große Stärke vom Skistart zum Zuge. Selbst an flachen Startplätzen kannst du jetzt einfach so lange fahren, bis der Gleitschirm dich vom Boden hebt. Stressiges nach unten Sprinten ist damit passé und der Spaßfaktor ist auch nicht zu unterschätzen. Beachte, dass deine Abhebegeschwindigkeit etwas höher sein könnte als gewohnt, weil du mehr Flächenbelastung mit dem Ski-Equipment hast.

Fliegen mit Ski

Wenn du nach dem Abheben genügend Bodenabstand erreicht hast, ziehe die Knie ruhig an und lasse dabei die Ski unbedingt parallel, um in die Sitzposition zu kommen. Nun kann relativ normal geflogen werden. Es gilt nur zu beachten, dass bei Manövern mit G-Kräften der Zug auf den Beinen deutlich stärker als normal ist, weil durch die Skiausrüstung mehr Gewicht unter dem Schirm hängt. Erinnerung: Die meisten Hersteller schließen bei ihren Ultraleicht-Bergsteigergurtzeugen Manöver mit hohen G-Kräften aus. Achte ansonsten während des Fluges einfach darauf, dass deine Ski parallel bleiben, um die Bindung nicht aus Versehen auszulösen. Ich rate davon ab, bei Tourenski den Bergsteig-Lock zu aktivieren oder bei herkömmlichen Bindungen den Z-Wert zu erhöhen. Bei Start und Landung soll die Bindung normal auslösen können, um Verletzungen zu vermeiden.

Landung mit Ski

Mache - wie immer - deine Landeeinteilung und richte dich im Gurtzeug für die Landung auf. Die Tests haben gezeigt, dass es die einfachste Variante ist, die ausgeflogene Landung zu machen (S. Winkler, P. Cröniger: Die 7 As der Profis). Kurz gesagt: Abfangen, Ausgleiten und Abbremsen. Bremse nicht mit deinen Ski, sondern direkt über die Steuerschlaufen. Der Gleitschirm wird nach hinten fallen und dich - wie ein Bremsfallschirm - verlangsamen. So hältst du auch hier die Leinen und die Kappe von deinen Skikanten fern. Danach als erstes die Ski ausziehen und dann den Gleitschirm aufnehmen.

Sonstige Informationen

Ist ein Rückwärts-Aufziehen mit Ski möglich?

Ja, das ist möglich. Aber nur für sehr geübte Skifahrer. Der Pilot muss den Schirm und die Ski gleichzeitig beherrschen, um sich mit Ski auszdrehen. In Versuchen ergab es mehr Vorteile, wenn der Pilot den Gleitschirm vorwärts aufgezogen hat, selbst bei Windstärken von bis zu 20 km/h. Beim Aufziehen fährt der Pilot so einfach zwei bis drei Meter rückwärts die Piste hoch. Natürlich ist auch dafür ein bestimmtes skifahrerisches Können notwendig.

Darf mit Ski auf Pisten gestartet werden?

In Deutschland darf nur auf ausgewiesenen Start- und Landeplätzen geflogen werden. In Österreich ist dies mit dem Betriebsleiter der jeweiligen Piste zu klären. Es gilt, wenn der Skibetrieb nicht sonderlich gestört wird und man nett fragt, bekommt man die Freigabe normalerweise. Im eigenen Interesse sollte die Kappe aber so ausgelegt werden, dass Pistensportler diese frühzeitig erkennen können. Dies darf nicht unterschätzt werden!

Wie sieht es mit Tiefschneestartplätzen aus?

Dem steht grundsätzlich nichts im Wege. Es macht Sinn, sich die ersten ca. 10 Meter der Startstrecke mit den Ski anzutreten. Die Gleitschirmkappe kann in der Mitte etwas nach unten gedrückt werden, damit sie nicht verrutscht. Die Bewegungsabläufe sind im Tiefschnee deutlich schwieriger auszuführen. Die Pistenstarts sollten perfekt beherrscht werden, bevor es in den Tiefschnee geht.

Funktioniert das auch mit dem Snowboard?

Ich habe es schon des Öfteren gesehen und es hat funktioniert. Ich selbst habe es noch nicht probiert und muss auch sagen, dass es nicht ideal aussieht. Die Stellung auf dem Snowboard entspricht immerhin nicht der normalen Stellung beim Gleitschirmfliegen.

Kann man mit dem Tandem auch mit Ski starten?

Auf jeden Fall. Hierzu gibt es verschiedene Varianten. Für mich ist die einfachste Variante, wenn der Passagier Ski angezogen hat und der Pilot zu Fuß unterwegs ist. Achtung, halte die Leinen vom Passagier fern ;) ▽



DER AUTOR

Dominik Tschoder ist Fluglehrer, Sky-Performance-Trainer, DHV-Prüfer bei der Flugschule Parafly & Papillon im Stubaital. Er liebt es, sein Wissen mit anderen Piloten zu teilen und diese dazu motivieren, Flugtechniken zu trainieren.

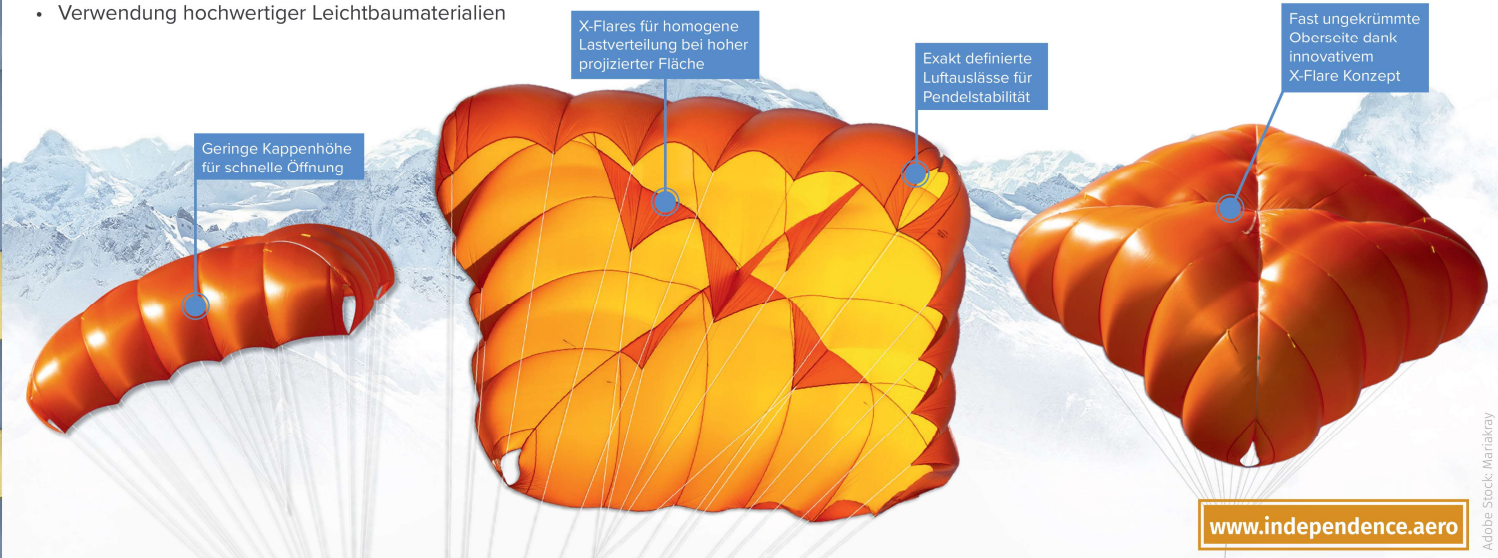
ANZEIGE



Die Fakten der NG Serie im Überblick:

- Erhältlich in 3 Größen als NG und in der Leichtversion NG light, zertifiziert nach EN12491
- Neues, innovatives X-Flare Konzept für hohe Effizienz
- Hervorragende Sinkraten, jeweils nur knapp über 5 m/s, entspricht einem Sprung aus etwa 1,3m Höhe
- Hohe Öffnungssicherheit und extreme Pendelstabilität
- Intelligenter Leichtbau für schnelle Öffnungen bei langsamen Geschwindigkeiten
- Verwendung hochwertiger Leichtbaumaterialien

	Anhängelast max. (kg)	Fläche (m ²)	NG Gewicht (kg)	NG light Gewicht (kg)
NG 100 Serie	100	25	1,45	1,18
NG 120 Serie	120	29	1,6	1,3
NG 140 Serie	140	33	1,85	1,49



Adobe Stock: Mandikray