

Ein 223km FAI-Dreieck mit dem Nova Mentor (LTF 1-2)

Marcel Dettling, 19.5.2008

Vorgeschichte

Die Geschichte dieses Streckenflugs beginnt eigentlich schon am Vortag, dem Pfingstmontag. Zeit zum Fliegen hätte ich gehabt, doch schliesslich entschied ich mich, wegen drohender Überentwicklungen und weil die zwei Tage zuvor streckenflugtechnisch wenig hergegeben hatten, dagegen. Ich genoss eine schöne Skitour, wo sich schon um 10.30 Uhr morgens wunderschöne Cumulus-Wolken entwickelten, die Segelflieger mir auf dem Gipfel um die Ohren piffen und sich die Überentwicklungen auch am Nachmittag vornehm zurückhielten.

Ein Blick auf die CCC-Wertung bestätigt am Abend den Fehlentscheid. Der Grossmeister Chrigel Maurer steuert seinen Omega Proto ab Fanas zwischen allen Schauern hindurch im Gebiet zwischen Flüelapass, Oberalppass und Bodensee: ein 254km FAI-Dreieck resultiert, rekordverdächtig. Doch rückblickend war es doch der richtige Entscheid. Wäre ich am Montag geflogen, so hätte ich mich für den Dienstag, der vermutlich der bessere, sicher aber der schönere und angenehmere Flugtag war, kaum mehr motivieren können.

Wetterbericht SF Meteo für den 13.5.2008

Übersicht

Auch am Dienstag bleibt die Druckverteilung über Mitteleuropa flach. Dank Warmluft in der Höhe geht aber die Gewitterneigung vorübergehend zurück.

Wetterprognose Voralpen und Alpen

Am Abend rasches Ende der Schauer an den Voralpen. In der Nacht oft klar, allenfalls durch Restwolken leicht bewölkt. Am Dienstag erneut oft sonnig, besonders in der zweiten Tageshälfte wiederum Bildung von Quellwolken über den Bergen, aber nur geringes Gewitterrisiko. In der Früh Temperaturen um 8 Grad, am Nachmittag Höchstwerte bis 24 Grad. Nullgradgrenze weiterhin bei 2900 Metern über Meer. Meist nur schwacher Ostwind.

Bild 1: Vorabend-Wetterprognose von SF Meteo für den Flugtag 13.5.2008

Wettercheck und Anreise

Nach einem letzten Wettercheck (siehe Bild 1 für Übersicht und Prognose) bin ich am Dienstag, 13.5.2008 schon frühmorgens, wie immer per öV, unterwegs Richtung Fanas. Die Reservationsanfrage bei der Bahn wird nicht ganz meinen Wünschen entsprechend beantwortet, ich muss eine halbe Stunde Wartezeit einkalkulieren. Das geht noch, denke ich, so mache ich mich halt an der Talstation bereit und für einen guten Flug werde ich dennoch früh genug sein.

Einmal angekommen, reicht es gerade, um mich und mein Equipment zu wägen, und den Ballastsack zu füllen. Dann kann ich dennoch schon in die 9.30 Uhr Bahn einsteigen. Glück gehabt! Eine Anekdote am Rand: nachdem der bärige, einheimische Seilbahnwart

aus der älteren Generation in den Vorjahren das Gleitschirmvolk eher misstrauisch beäugte, fachsimpelt er nun mit den Piloten über FAI-Dreiecke und kennt bereits alle Rekordflieger mit Vor- und Nachnamen. Unglaublich! Man sollte definitiv nie aufhören, Fortschritte zu machen.

Ein kleines Malheur

Oben an der Bergstation folgt dann ein kleines Malheur meinerseits. Ich steige aus der Bahn, den schweren Packsack in der einen, Ballast und Getränke in der anderen Hand. Hinter mir sagt noch jemand was, ich schaue zurück, gehe jedoch weiter, bevor mir plötzlich der Boden unter den Füßen entzogen wird. Da stürze ich doch tatsächlich in die etwa 1.5m tiefe, leere Grube des Gegenbähnchens ab, die hier mit keiner Absperrung versehen ist.

Schockiertes Staunen rundherum. Ein kurzer Bodycheck meinerseits gibt Entwarnung: ein paar Schürfwunden am Brustkorb, eine schmerzhaft Prellung am Unterarm und das Knie hat es mir auch ein bisschen verdreht. Nichts weiter gravierendes, zum Glück, also wieder hoch wuchten auf die Plattform und weiter gemäss Programm. Während dem Flug schmerzt dann der rechte Unterarm teilweise beträchtlich beim Kreisen rechtsherum. Da ich aber vorzugsweise linksherum drehe, ist dieser Umstand nicht weiter tragisch.



Bild 2: Rückwärtsstart zum Jungferflug mit meinem Nova Mentor am 26.4.2008 vom Startplatz Ruegig in den Urner Alpen. Foto: Daniel Zuppinger.

Und ab in die Luft...

Die ersten Piloten begeben sich bereits in die Luft und steigen noch etwas langsam, jedoch zuverlässig den ersten Wolkenfetzen entgegen. Ich mache mich rasch, doch ohne jede Hektik, fertig. Ich schnappe mir einen der gerade freiwerdenden Spots auf dem Startplatz Eggli, Löcky und Löckine sind auch an Bord, und so geht es um 10.15 Uhr vormittags mit einem sauberen Rückwärtsstart auf 1680m in die Luft. Schon fantastisch, wie einfach das Starthandling mit meinem neuen Mentor ist!

Ohne zu zögern gleite ich an die Ostkante des Sassauna, wo ich gleich eindrehen kann. In einem schön definierten Schlauch geht es hier bereits mit integrierten 2m/s in die Höhe, so dass ich weniger als 10 Minuten nach dem Start bereits an der Basis auf 2700m bin und zur ersten Querung an den Stelserberg ansetze. Kurzer Wechsel von den Finger- zu den Fausthandschuhen, danach wird der Beschleuniger ein erstes Mal durchgetreten.



Bild 3: Startlauf zum Jungferflug mit meinem Nova Mentor am 26.4.2008 vom Startplatz Ruegig in den Urner Alpen. Foto: Daniel Zuppinger.

Am Stelserberg will es noch nicht so recht steigen. Die Wolke der Chrüz-Ostflanke wirft hier bereits etwas Schatten, einige Piloten mühen sich ab. Mir reicht es beinahe auf die Ostseite, dennoch fehlen 200hm, um den Chrüz-Südgrat zu überqueren. In tröpfchenweisem Steigen kämpfe ich einige Minuten, während die anderen sich davonmachen und weiter herumsuchen. Meine Geduld macht sich aber bezahlt, ich kann

schliesslich als erster auf die Ostseite wechseln. Diese gibt erneut integrierte 2m/s her und flugs bin ich auf 2800m und kann zur Querung übers Tal von St. Antönien ansetzen.

Rasch voran im Prättigau

Den nächsten Gleitschirm-Schwarm vor mir sehe ich an der Flanke des Saaser Calanda tief gegen die Madrisa weiterziehen. Schlechte Taktik, finde ich, ist dort doch erstens auch wieder etwas zuviel Schatten für meinen Geschmack, und vor allem ist die hohe, direkte Linie zur Madrisa deutlich kürzer. Kurzes Suchen, dann geht es mit 3m/s integriert an die Basis und von dort im Direktflug zur Madrisa. Meine Vorflieger suchen wie erwartet tief den Einstieg in die Thermik, während ich mich, schon hoch oben, problemlos von einem breiten und ruhigen Bart (nochmals 3m/s integriert) an die Basis tragen lassen kann und die ganze Meute problemlos stehen lasse.



Bild 4: Nach dem Start zum Jungfernflug mit meinem Nova Mentor am 26.4.2008 vom Startplatz Ruegig in den Urner Alpen. Foto: Daniel Zuppinger.

Die Flanke vom Äpetlispitz zum Chessler geht dann „gratis“. Im Geradeausflug zeigt mir das Vario wiederholt Steigwerte jenseits von 5m/s an. Eindrehen ist hier völlig unnötig und so erreiche ich schon 80 Minuten nach dem Start meinen ersten Wendepunkt am Chessler, rund 30km sind bereits geschafft. Einige Schirme drehen noch weiter hinten Richtung Silvretthütte, doch erfahrungsgemäss stehen hier Zeitaufwand und Kilometerertrag in der Regel in ungünstigem Verhältnis.

Erster Wendepunkt geschafft

Die nächsten 7km zurück zum Älpetlispliz kann ich auch ohne Drehen im Geradeausflug meistern. Nun, vor der langen Querung über Klosters hinweg gilt es aber „Basis zu machen“. Kein Problem, wiederum steht ein integrierter 3m/s-Schlauch genau dort wo nötig und kurz darauf ziele ich auf 3400m in Richtung Gotschnagrät.

Dort gilt es, über das noch mit viel Schnee bedeckte Skigebiet von Davos Parsenn hinweg ins Tal von Arosa, das Schanfigg zu wechseln. Hier entscheide ich mich, haushälterisch mit der Höhe umzugehen. Einige mässig zwingende Kreise in leichter Thermik geben aber mehr taktische Reserven. Und tatsächlich beobachte ich weit unter mir einen Schirm, der sich in scheinbar schwacher Thermik über schneebedecktem Gelände abmüht.

Mir aber steht der Weg am Weissfluhgipfel vorbei offen. Die nächsten 17km dieser südexponierten Kette kann ich wieder mit beständig leichtem Höhenverlust wieder praktisch ausschliesslich im Geradeausflug nehmen. Am vorderen Eckpunkt, dem Montalin, gilt es nun aber vor der Querung über Chur hinweg wieder einmal maximal Höhe „aufzutanken“. Ich finde aber erst nur schwache, zerrissene Thermik, es bläst von allen Seiten und ich verstehe nicht auf Anhieb, wie dieser Berg „funktioniert“.

Schlecht gewürfelt, Junge!

Die „Konkurrenz“ holt auf und einige fliegen tief weiter, dem Grat entlang Richtung Fühörnli. Ob das wohl gut geht? Ich mühe mich währenddessen mit 1.3m/s integriertem Steigen an die Basis auf 3100m. Und was beobachte ich? Die anderen drehen unter einer aus dem nichts kommenden, sich prächtig entwickelnden Wolke, zwei Schirme drehen sogar über die Basis hinaus in die Wolke hinein und treten die Querung locker mit 300m Höhenvorsprung gegenüber mir an. Wohl eigentlich richtig entschieden, aber dennoch schlecht gewürfelt, Junge!

Zuerst gibt es einen Schluck Rivella aus der Flasche, dann ab in den Beschleuniger und los Richtung Calanda, leider mit beständigen 2.5-3.0m/s Saufen. Gleitzahl 6 gibt das im Schnitt mit Vollgas gerade noch her, so dass ich drüben auf 1600m beginnen darf. Ich finde gleich gute Thermik, doch es bläst komisch hier, ich kann den Schlauch nicht halten und gönne mir unter diesen Umständen auch lieber genügend Boden- und Hangabstand. Nach kurzer Suche finde ich aber die erhoffte Bombenthermik, welche mich erneut mit integrierten 3m/s zurück an die Basis auf 3300m trägt.

Grosse Wolken erfordern Vorsicht

Weiter Richtung Oberalppass sehen die Wolken aus meiner Perspektive grau, gross und fast etwas beängstigend aus. Ich beobachte genauestens deren Umrisse durch den Schattenwurf und gebe mir dann grünes Licht: alles halb so schlimm, manchmal täuscht die Perspektive an der Basis. Locker gehen die nächsten 15km wieder im Geradeausflug

fast ohne Höhenverlust von der Hand. Auch so zeigt das Vario manchmal über längere Zeit bis zu 7m/s Steigen an. Wirklich ein absolut fantastischer Thermiktag (das Emagramm in Bild 5 erklärt die Details dazu)!

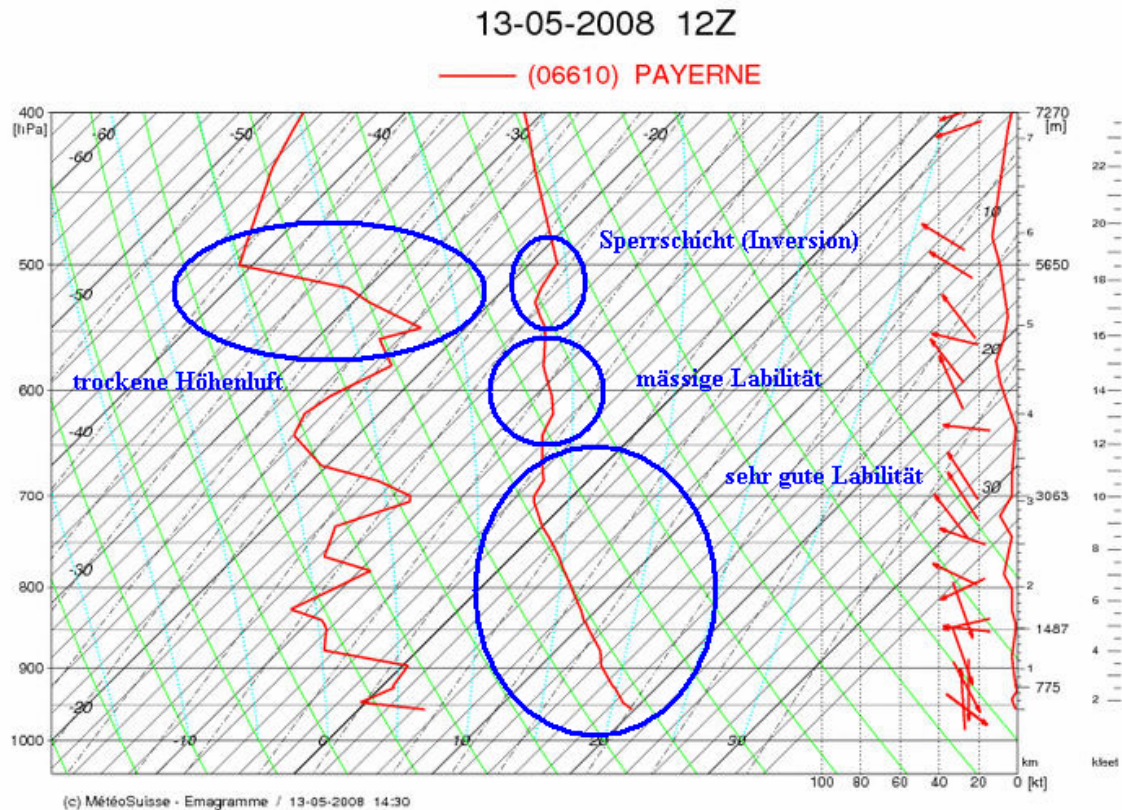


Bild 5: Emagramm vom Sondaufstieg in Payerne am Flugtag, 13.5.2008 um 12 UTC. In der Grundsicht bis auf eine Höhe von 3000m ist ein sehr guter Temperaturgradient zu beobachten, welcher zu guter bis sehr guter Thermik führt. Die mässig labile Schicht zwischen 3000-5000m nimmt der Thermik die kinetische Energie und verhindert das „Wegheizen“ der Inversion darüber. Letztere, zwischen rund 5000-5500m gelegen und mit markant trockenerer Luft in der Höhe einhergehend, verhindert das weitere Aufsteigen der Luftpakete und damit die Bildung von Gewittern. Insgesamt eine fantastische Lage für alle Thermiksportarten!

Vorsichtig halte ich mich den Wolkenrändern entlang. Es gilt, alles unter Kontrolle zu behalten und nein, in einem solchen Monster will ich bei diesen Steigwerten keinesfalls verschwinden. Nicht alle Piloten wenden dieselbe Vorsicht an und prompt verschwindet einer mittendrin. Wie er da wieder herausgekommen ist, weiss ich auch nicht – auf jeden Fall ist er es, denn ich habe ihn später wieder gesehen.

Geradeaus mit Gleitzahl 635

Über dem flachen Gelände des Crap Sogn Gion und des Fil da Rueun mache ich mühelos in wenigen Kreisen jeweils wieder Basis, bevor einer der längsten und eindrucklichsten Gleitflüge meiner Gleitschirmkarriere beginnt: Auf den nächsten 35km kann ich ohne Höhenverlust (!) Geradeausfliegen und bin 55 Minuten mit Gleitzahl 635 unterwegs, wie

mir im Nachhinein das Auswertungsprogramm mitteilt. Die Thermik ist grossflächig und relativ ruhig, so dass ich gelegentlich sogar massiv in den Beschleuniger treten kann, obwohl ich das sonst in aktiver Luft nicht so mag. Doch der Mentor ist in dieser Konfiguration sehr stabil und vermittelt die nötige Sicherheit.

Eigentlich könnte ich die Landschaft und den fantastischen Flug geniessen, doch vor lauter Höhe und feuchter Luft sind meine Hände klamm geworden. Keine Überraschung, ist es doch etwa -7° kalt auf dieser Höhe. Nach einigen Turnübungen folgt ein richtig vaterländischer Kuhnagel, während dem ich die gesamte Gleitschirmfliegerei und sonst noch alles ins Pfefferland verwünsche. Zum Glück geht es bald wieder besser. Und natürlich, Löckys läppischer Kommentar: Tigerpfoten, kein Problem für ihn.

Zweiter Wendepunkt über der Neat-Baustelle

Über der Neat-Baustelle in Sedrun setze ich um 15.05 Uhr meinen zweiten Wendepunkt. Etwa 125km habe ich in weniger als 5 Stunden bereits erflogen, ein fantastischer Schnitt von über 25km/h. Retour in Richtung Chur geht es nicht mehr ganz so gut, so dass ich nun einige Kreise zum Höhengewinn fliegen muss. Als nächstes steht die Querung ins Glarnerland an. Die ist neu für mich, und obwohl ich mir einen exakten Plan zurechtgelegt habe, begehe ich einen taktischen Anfängerfehler.

Ein unbekannter Begleiter mit seinem orangen Avax XC2 (Dominic Rohner, wie sich später herausstellen sollte) fliegt dermassen zielsicher in Richtung Piz Avat, dass ich mich in seinen Schlepptau hänge. Das ist zudem einfacher geschrieben wie getan, denn trotz Vollgas kann ich vom Speed her nur knapp den Anschluss halten und auch was das Gleiten anbetrifft, bin ich gegen diesen Hochleister modernster Generation eher im Hintertreffen. Aber wie ich es doch gewusst habe geben die schneebedeckten Flanken kein auswertbares Steigen her. Zwei weitere Schirme schliessen auf, und während die anderen drei geduldig nullschiebern und schliesslich tief in Richtung Bifertenstock stechen, fliege ich, so wie es sich gehört, endlich wieder meinen eigenen Flug und ziehe mit einem kleinen Umweg weiter an die Brigelser Hörner.

Übers Hochgebirge

Mein Plan geht auf und am Cavistrau Grond, übrigens ein fantastischer, selten begangener Gipfel, geht es mit 2m/s integriert auf die Maximalhöhe von 3700m hinauf. So lässt sich der Alpenkamm natürlich spielend leicht überqueren und ich fliege direkt über den zweithöchsten Glarner Gipfel, den Bifertenstock 3420m, hinweg. Meine drei Gefährten, die den Übergang auch geschafft haben, hole ich wieder ein.

Ein südöstlicher Wind ist nun klar spürbar, es geht den eindrücklichen Felswänden des Selbsanft-Massivs entlang, über abgelegener und unerschlossener Hochgebirgsgegend. Aus den Westwänden böllert die Leethermik hoch, ich halte mich mit maximaler Höhe den Wolken entlang, das ist die sichere, richtige und schnellste Taktik hier. Auch die Felsflanken des Vorstegstocks geben nochmals 3700m her, und somit ist der Weiterweg das Glarnerland hinaus gesichert.

Dunkle Wolken

Während sich ansonsten das Wetter tadellos hält (siehe auch Bild 6 für eine Übersicht und den Tagesrückblick von SF Meteo), steht über Schwanden eine dicke Wolke. Ich vermute eine Konvergenz zwischen dem südöstlichen Höhenwind und dem Talwind aus Nordwesten. Auf jeden Fall ist der ganze Talkessel dadurch abgeschattet und mit ein bisschen Gegenwind und Sinken dauert es nicht lange, bis ich wieder Höhe tanken sollte.



Ein weiterer Prachtstag mit knapp 25 Grad

Auch heute war die Alpennordseite bei Sonnenaufgang überall wolkenfrei und mit strahlend schönem Wetter. Nur im Laufe des Nachmittags gab es im Norden und insbesondere an den Voralpen etwas Quellbewölkung, die vor allem in der Ostschweiz kurz auch mal ins Flachland hinaus getrieben wurden. Abgesehen von nicht mal einer handvoll kleinen Schauerzellen blieb es aber überall trocken, und selbst diese einzelnen Zellen (z.B. im Zürcher Oberland) lösten sich bald wieder auf. Somit kann man ruhig von einem gewitterfreien und auch trockenen, ruhigen Maientag schreiben - der wohl Letzte in dieser prächtigen und auch warmen Serie. So gab es heute nochmals verbreitet Höchsttemperaturen um 24 bzw. knappen 25 Grad.

Bild 6: Wetter-Rückblick von SF Meteo für den Flugtag 13.5.2008

Die Talflanke am Eingang ins Sernftal gibt thermisch nichts her. Der orange Avax XC2 dreht vor mir um und probiert es weiter taleinwärts über dem Kies. Es sieht allerdings nach ziemlich üblem Spülgang aus. Mal Löcky fragen, wo er die Thermik vermutet. Aber der will erst antworten, wenn ich ihm „chli Batzeli“ dafür gebe – unglaublich, diese Allüren mittlerweile! Ich fliege weiter und irgendwo im nichts finde ich schliesslich schwaches Steigen, 1m/s integriert. Das ist an einem Tag wie heute eigentlich viel zu wenig, aber was will man, nur noch auf 1800m, da gilt es zu nehmen was kommt. Auf 2650m ist allerdings der Ofen aus und ich quere zum Gufelstock.

Alles auf eine Karte setzen

Eigentlich eine sichere Thermikquelle, doch auch hier geht es nicht so recht, auf 2700m ist erneut Schluss, Thermikende, ja gar Saufen setzt ein. Ein Schirm dreht am Bützistock, also vorwärts, dorthin. Doch auch da geht nichts mehr. Unmittelbar entscheide ich zur Vorwärtsstrategie und tauche über die Widersteiner Furggel hinweg. Diese habe ich bereits per Mountain Bike und auch per Tourenski überquert. Sowieso kenne ich mich hier bestens aus und weiss, was mich im Murgtal erwartet.

Erst mal auf jeden Fall Sinken, den schneebedeckten Nordflanken entlang. Etwas talauswärts warten aber sonnige Westflanken, welche ich auf rund 1800m erreiche. Eins ist klar, wenn hier nichts geht, ist der schöne Streckenflug bald zu Ende. Erleichtert nehme ich aber zur Kenntnis, dass mir mein Mentor deutlich kommendes Steigen signalisiert. Zwei, drei Soaringpassagen sind nötig, doch schon bald löst sich die Strömung vom Gelände und mit 2m/s integriert erreiche ich wieder die Basis auf 3500m.

Das Rückflugticket gelöst!

Ich bin höchst erleichtert! Es ist 17.30 Uhr und damit ist das Ticket für den Rückflug nach Fanas gelöst. An den nur noch im Streiflicht von der Sonne beschienenen Churfirnen stehen bereits keine Wolken mehr, die Alvierkette sieht hingegen bestens aus. Als ich aber über den Churfirnen Gleitschirme in Atomhöhe entdeckte, entscheide ich mich für die direkte Variante.



Bild 7: Mit meinem Mentor nach 9¼ Stunden Flug kurz vor der Landung in Grüşch, im Hintergrund das Dorf Seewis und der Vilan. Bild: Melchior Lindenstruth.

Mit Vollgas und Gleitzahl 10 geht es über den Walensee, und am Hinterrugg gleich wieder mit 2.5m/s integriert an die Basis, schön! Ich fliege noch etwas nach Norden und setze den letzten Wendepunkt hoch über der Alp Selamatt. Nun nur noch nach Hause,

denke ich. Doch auf dem Weg zum Sichelchamm wäscht es richtig. Ich kann zwar wieder aufdrehen, doch danach wieder übles Saufen. Über Palfries erreiche ich schliesslich nochmals die Basis auf 3400m.

Unterwegs nach Hause

Meist ist der Rückflug ins Prättigau aus dieser Position ein Kinderspiel, doch Gegenwind und Sinken machen es heute nicht einfach. Zudem ist der Gonzen thermisch nicht mehr aktiv, so dass ich nur mit etwa 2700m zur 11km langen Querung übers Rheintal ansetzen kann. Irgendwann komme ich dann wenigstens in den Talwind, was Rückenwind bedeutet, so geht es etwas flotter voran. Auf 1500m über dem Fläscherberg ist meine letzte Rettung die Kante, welche über der Luziensteig zum Chamm hinaufzieht.



Bild 8: Kurz vor der Landung in Gräsch nach 9¼ Flugstunden. Foto: Melchior Lindenstruth.

Auf 1300m erreiche ich diese, und tatsächlich, wie gewohnt wird hier der Talwind umgelenkt und zieht dem Gelände entlang nach oben. Schon bald kann ich eindrehen und nochmals von Bombenthermik profitieren. Mit 2.5m/s integriert mache ich in bloss gut 10 Minuten nochmals die Basis auf 3300m – definitiv auch nochmals eine Reise von der wohligen Wärme eines Sommerabends in die beinahe polare Kälte.

Mit der gewonnenen Höhe lässt sich das Dreieck nun problemlos schliessen. Mit durchgedrücktem Speeder fliege ich den Sassauna an und kann den Startplatz mit mehreren 100m Höhenreserve überfliegen. Ziel erreicht, welch ein Erlebnis!

Die Landung ist nur noch Formsache

Über der Ostkante wird der GPS-Track sauber „verstärkt“, bevor ich mich mit angelegten Ohren und 5m/s Sinken die schon im Schatten liegende Bergflanke runterspülen lasse, wie bequem! Zum Schluss genieße ich noch ein bisschen die Abendsonne und trinke den Rest meiner 5dl-Flasche Rivella, mein einzige Verpflegung während dem ganzen Flug.



Bild 9: Track und Höhenprofile meines 223.48km FAI-Dreiecks mit Start und Ziel in Fanas. Die Wendepunkte befinden sich beim Chessler hinter Klosters, über der NEAT-Baustelle bei Sedrun und beim Zuestoll in den Churfürsten

Bei ruhigen Bedingungen setze ich schliesslich um 19.30 Uhr abends nach 9¼ Stunden Flugzeit in Grüşch auf. Einige weitere Piloten sind schon hier und es wird schon eifrig gratuliert. So „öppe 200km“ sind wir wohl schon geflogen, denke ich. Kurz darauf läutet das Telefon: Kathrin und Adrian sind dran, während dem Klettertraining im Gaswerk. Ich

kann nur gutes Berichten, doch Adrian will auch noch eine Zahl wissen. Da ich an den Wendepunkten jeweils einen Waypoint im GPS abgespeichert habe, bleiben nur einige Tasten zu drücken: 223 Kilometer, viel, viel weiter als gedacht!

Alles hat ein Ende

Den Schirm zu falten und die Ausrüstung zusammenzupacken dauert dann eine ganze Weile. Es gilt jetzt schon, eine Unmenge an Eindrücken zu verarbeiten und dementsprechend bin ich im Trödelmodus, langsam geht es voran. Zum Glück werde ich von meinem Klubkollegen Alfredo Studer nach Zürich mitgenommen. Wer weiss, ob ich es sonst überhaupt noch nach Hause geschafft hätte. Nach einem gemütlichen Nachtessen treffen wir schliesslich ein.

Natürlich bin ich sehr gespannt, schliesse sogleich das GPS an den Computer an und drücke den Button zur Flugauswertung. Tatsächlich, ein FAI-Dreieck über 223.48km ist das Ergebnis. Der Track sowie das Höhenprofil ist in Abbildung 9 sichtbar.

„Weltrekord“

Nun ist es so, dass die 223.48km nicht nur einen persönlichen Rekord für mich darstellen. Nein, es handelt sich auch um einen „Weltrekord“. Es ist nämlich die grösste geschlossene Strecke, mitunter auch das grösste FAI-Dreieck, welches je mit einem Schirm der Fun&Safety-Klasse (bis LTF 1-2) erfolgen wurde.

Wenn man es genau nimmt, so darf der Begriff Weltrekord allerdings nicht verwendet werden. Von der FAI werden nämlich Gleitschirmrekorde geführt, diese sind jedoch nicht nach verschiedenen Schirmklassen unterteilt. Zudem würde mein Flug die formellen Bedingungen an einen Rekord nicht erfüllen, da ich keine zertifizierten Aufzeichnungsgeräte benützt habe und auch auf Start- und Landezeugen verzichtet habe.

In der Szene gilt der Flug allerdings, wenn er in den Online Contests dokumentiert wird und dort für gültig erklärt wird. Das ist bei meinem Flug selbstverständlich der Fall. Somit ist es wohl korrekt, von einer Weltbestleistung zu sprechen.

Dank

Ich möchte mich bei meinem Sponsor NOVA herzlich für die Unterstützung bedanken. Mit dem Mentor ist wirklich ein grosser Wurf gelungen. Das Gerät fliegt sich sehr unspektakulär, was aber nur als Kompliment verstanden werden soll. Es ist absolut zuverlässig, geradlinig und zu 100% ehrlich, so dass man sich in jeder Lage bedingungslos darauf verlassen kann. Hervorragende Thermikeigenschaften sind der eine Trumpf, die überzeugende Gleitleistung im Trimm wie im beschleunigten Flug das andere grosse Plus – so macht das Fliegen Spass!