



# Wieder nicht heimgekommen

Eine Außenlandung muss nicht gut aussehen, sie muss gut ausgehen

TEXT UND FOTOS TORSTEN HAHNE

Oh nein. Nicht schon wieder.“ Meine Groundspeed Anzeige auf dem Vario sinkt langsam aber sicher immer weiter unter die 20 km/h Marke. Dieser verfluchte, verreckte, besch... Bayerische Wind bläst mir immer heftiger ins Gesicht. Und täglich grüßt das Murmeltier. Das kenn ich nun doch schon zur Genüge. Wenn auch nicht wirklich täglich, dann doch zumindest bei fast jedem größeren Dreieck vom heimischen Hochfelln aus. Mit einem lauten Kampfschrei aus Wut und Verzweiflung brülle ich meinen Frust über den wieder einmal gescheiterten Endanflug kurz vor dem Ziel in den Wind. Hilft aber nichts. Keine Thermik. Nur noch stärkerer Gegenwind. Sonst hat dieser „Akustikschock“ an anderen Stellen schon häufiger den rettenden Wunderbart geliefert. Oder war's doch nur Zufall? Hier und heute tut sich auf jeden Fall nichts. Die Luft blub-

bert nicht, sie zuckt nicht einmal. Nicht der kleinste Kuhfutz liefert Aufwind. Der eben noch zum Greifen nahe Rauschberg verschwindet aus meinem Blickfeld. Immer tiefer versinkt er hinter dem Sonntagshorn, während ich gegen diese Wand aus Wind fast voll beschleunigt anfliege. Also nichts mit Heimkommen. Wieder mal Endstation Heutal oder wenn ich mich durch den Taleinschnitt noch raus mogeln kann, wenigstens Unken.

Volle Wende um 180 Grad und ich pfeife mit 60 km/h über Grund wie ein Meteorit in das schattige, enge und bewaldete Tal. Gut, dass ich diese Situation hier nicht zum ersten Mal erlebe. Weiter unten warten zumindest einigermaßen landbare Wiesenhänge auf mich. Krasse Windsituation hier. Eine Melange aus Bergwind, Lee, Konvergenz und Talwind empfängt mich, als ich



endlich die stark geneigte Wiese am Talausgang erreiche. Ein Windsack? Fehlanzeige. Doch der Rauch aus der Almhütte zeigt, wo es langgeht. Bergab! Also Landung frontal gegen den Hang und erst auf den letzten Metern hangparallel. Sauber gelandet, aber die Wiese ist so steil, auf der brauchen sogar die Kühe Steigeisen. Wieder einmal ein Dreieck vom Hochfelln nicht am Landeplatz in Bergen, sondern im Niemandsland benedet. Der Klassiker mit der üblichen Außenlandung. Aber wenigstens ist das Ding geschlossen.

Außenlandungen bei Streckenflügen mit Gleitschirmen oder Drachen sind nicht unbedingt das Salz in der Suppe des XC-Abenteurers. Aber sie gehören zum Überlandfliegen wie der Schatten zum Sonnenschein.

Besonders bei Streckenflügen im Flachland ist die Außenlandung nicht die Ausnahme, sondern die Regel, da in den allermeisten Fällen mit dem Wind geflogen wird und geschlossene Aufgaben nur an sehr windschwachen Tagen zu realisieren sind.

Für Streckenfluganfänger ist naturgemäß die Zahl an Außenlandungen auch im Gebirge besonders hoch. Und auch „alte Hasen“ kommen nicht bei jedem XC-Ausflug im Gebirge am Abend wieder zum Ausgangspunkt zurück.

Und dann gibt es auch Berge, wie etwa den Hochfelln, das Nebelhorn oder den Wallberg, wo die Topographie des Geländes und die Windsituation einen Rückflug zum Landeplatz bei wirk-



lich großen Streckenflügen (> 150 km) nur bei besonderen meteorologischen Konstellationen zulassen. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass mehr als ein Drittel aller Streckenflüge (erweiterte Platzrunden im Umkreis von 25 Kilometern um den Startplatz nicht mitgezählt) mit einer Außenlandung enden. Ein guter Grund, sich mit dieser Thematik etwas genauer auseinanderzusetzen.

Ein großer Vorteil des Streckenfliegens mit Drachen, Starrflügeln und Gleitschirmen ist, neben dem einfachen Transport, die Tatsache, dass sie für eine sichere Landung keinen großen Landeplatz benötigen. Lediglich ein einigermaßen ebenes und gut 100 m langes, hindernisfreies Feld, möglichst in Windrichtung gelegen, genügt für eine sichere Landung mit einem „Starren“. Und die Tuchflieger können zur Not sogar auf einem „größeren Handtuch“ einparken.

Nicht selten geht das Abenteuer nach gelückter Außenlandung noch beim „Retrieval“ weiter und findet seinen Ausklang in allerlei fahrbaren Untersätzen. Traktor, Motorrad, Quad, Elektromobil, Esel, Auto, Zug... Alles schon erlebt. Und was ich an skurrilen Typen beim „Heim-Trampen“ kennen lernen durfte, könnte Bücher füllen. Wunder-Schamanen, Wander-Holzfüller, Wahrsager, Weltverbesserer, Wahnsinnige... Auf jeden Fall Menschen, die ich sonst wohl kaum kennen gelernt hätte. Eine echte Bereicherung, ohne die das Streckenfliegen nur halb so interessant wäre.

Grundsätzlich sollte man während des gesamten Streckenfluges – auch bei großer Höhe – immer

ein Auge für mögliche Landeplätze offen halten. Vielleicht ist man beim nächsten Flug an gleicher Stelle tief und hat dann schon ein paar Landealternativen „in petto“. Tipp: Auch bei Fahrten im Auto immer die Landschaft unter dem Gesichtspunkt einer Außenlandung betrachten. Das übt.

Wird eine ungeplante Landung mangels Thermikanschluss wahrscheinlich, sollte die am besten geeignete Landefläche nicht mehr aus dem Auge, oder besser gesagt aus dem schlechtesten Gleitwinkelbereich, gelassen werden. Eine Landewiese, die man nicht sieht, ist im Normalfall auch nicht zu erreichen. Eine Ausnahme bildet hier nur eine sehr genaue Ortskenntnis. In diesem Fall kann der Landeplatz auch einmal „um die Ecke“ liegen und beim Anflug vorerst nicht sichtbar sein. Am besten geeignet sind natürlich Landeflächen, in deren Gleitwinkelbereich zumindest auf Thermik oder Hangaufwind gehofft werden darf. Also Landewiesen in der Nähe von Prallhängen, die im Talwind stehen oder Abrisskanten. Nie sollte man sich in der unsicheren Hoffnung auf thermischen Anschluss den Weg zur letzten sicheren Landemöglichkeit verbauen. Ich kenne leider einige Unfälle von sehr erfahrenen Streckenfliegern, die genau nach diesem Muster geschehen sind.

Im Prinzip sollte jede Außenlandung nach den Kriterien einer klassischen Platzrunde erfolgen. Also Position, Gegen-, Quer- und Endanflug. Aufgrund örtlicher Gegebenheiten muss dieser Landeanflug aber nicht selten leicht modifiziert werden. Trotzdem hat es sich bewährt, zumindest an dem Schema festzuhalten.

Bei der Wahl der Position ist darauf zu achten, dass die gewählte Einteilung einen ausreichend langen Queranflug ermöglicht. Der Schlüssel zur

zielgenauen Landung liegt im Queranflug. Hindernisse dürfen also im Queranflug nicht im Weg stehen, da dieser dann nicht verlängert werden kann und somit der Endanflug zu hoch wird. Was wiederum das Risiko einer Kollision am Ende der Landewiese erhöht.

In der Position wird zudem vor allem noch einmal Windrichtung und Windstärke kritisch überprüft. Jede Art von bodennahe Windanzeiger wie Fahnen an Tankstellen oder Supermärkten, Rauch oder die Bewegung von Blättern (hellere Seite = Blattunterseite zeigt zum Wind) oder langem Gras/Getreide sind für einen Anflug gegen den Wind wichtig. Achtung: Die Windanzeige auf dem GPS kann nur die Windrichtung und -stärke in der momentanen Höhe anzeigen. Gegenläufige, oft katabatische Winde am Tagesende sind in Gebirgstälern in Bodennähe keine Seltenheit. Auch hinter Hindernissen findet sich bei stärkeren Winden oft eine „Leewalze“ mit gegenläufigem Wind.

Spätestens im Gegen- und Queranflug ist der Landeplatz noch einmal auf Hindernisfreiheit zu überprüfen. Im Endanflug sollten vor allem mit Drachen und Starrflügel keine starken Richtungskorrekturen mehr vorgenommen werden. Der Gleitschirmflieger kann einen zu hohen Endanflug durchaus abachtern.

Bei sehr starkem Wind ist mit Gleitschirmen nicht das Erkennen der Windrichtung ein Problem, sondern die mangelnde Eigengeschwindigkeit. Die Position sollte querab und luvseitig des anvisierten Landefeldes erfolgen. Die Höhe wird durch Achtern abgebaut. Keinesfalls sollte ein Gegenanflug mit starkem Rückenwind in geringer Höhe geflogen werden. Fliegt man bereits rückwärts, sollte man ein Landefeld mit genug

Platz „im Rücken“ auswählen. Nach Bodenkontakt ist der Schirm, wenn möglich, an den C-Gurten zu raffen. Das dürfte bei Zweileinern richtig schwierig werden. Im Notfall eine Bremse, solange bis man das Hintersegel greifen kann, zu sich heranziehen.

Nach der Außenlandung das Gerät bitte immer zügig abbauen oder wegtragen, damit nicht unnötigerweise eine Hilfsaktion in die Wege geleitet wird. Manche Außenlandeplätze erwecken für darüber fliegende Piloten durchaus den Anschein einer unkontrollierten Landung oder eines Absturzes.

Der Landeplatz wird ohne Landeeinteilung einfach irgendwie angefliegen. Das funktioniert bei großen Landeflächen mit einem Gleitschirm erstaunlich gut. Auf kleineren oder geeigneten Flächen kann es aber fatal enden. Der Schlüssel zum Erfolg ist der ausreichend lange und kontrollierte Queranflug. Aus ihm kann man durch Verlängern oder Verkürzen des Übergangs in den Endteil den Windeinfluss und thermische Komponenten weitgehend kompensieren. Nur so ist ein gezieltes Anfliegen auch sehr kleiner Landeplätze möglich.

Außenlandungen zur thermisch aktivsten Zeit passieren am häufigsten den Streckenfluganfängern. Und die sind natürlich am meisten gefährdet. Hier gilt: Die Wiese darf durchaus etwas größer sein und es darf auch etwas weiter von der nächsten Straße entfernt gelandet werden. Je

thermischer die Landewiese ist, umso konsequenter muss auf eine korrekt durchgeführte Landeeinteilung geachtet werden.

Viel zu lange wird versucht, den rettenden Aufwind nach oben zu finden. Der letzte Bart lässt einen aber im Stich und nach einem geeigneten Landeplatz hat man sich in dem Stress nicht umgesehen. Schließlich entscheidet man sich für eine Wiese, die gerade noch im Direktanflug zu erreichen ist. Sind jetzt Luftmassensinken oder Gegenwind stärker als erwartet, reicht es nicht mehr zum Landeplatz. Improvisierte Landungen oder Kollisionen mit Hindernissen sind dann die

**Mein Tipp:** Schaut nach Warnsignalen für Materialseilbahnen. Gibt es frische Waldlichtungen, Kahlschläge, Baustellen oder Almhütten weiter oben am Berg? Hier muss man mit Seilen rechnen.

Folge. Wie bereits gesagt: In Gebirgstälern können die Winde in der Höhe und bodennah durchaus gegenläufig sein. Aus Rückenwind zum geplanten Landeplatz und Gleitzahl 20 wird dann 300 Meter über Grund ein strammer Gegenwind und Gleitzahl 5.

Außerdem verhindert der Direktanflug eine Landeeinteilung mit dem so wichtigen Queranflug. Ein zielgenaueres Landen auf kleinen Flächen wird so erschwert. Allenfalls auf sehr großen Landewiesen mit eindeutiger Windrichtung sind Direktanflüge problemlos.

Auch scheinbar günstige Landeplätze können ihre Tücken haben. Landewiesen in engen Taleinschnitten sind zu meiden. Gefahr geht hier von

der Düsenwirkung und der damit erhöhten Wind- und Turbulenzgefahr aus. Auch große Landeplätze hinter hoch aufragenden Gebäuden oder Waldkanten können durch Leewalzen bei stärkeren Winden gefährlich sein. Unebener Untergrund, scharfkantiges Geröll oder auch Feuchtfelder wie Moore können Probleme bereiten.

Tückisch sind Landewiesen, auf denen sich abends verschiedene Talwindssysteme treffen und zu unkalkulierbaren Konvergenzen führen. Als Beispiel sei hier der Landeplatz in Fiesch genannt oder der Talausgang des Antholzer Tales. Konkurrierende katabatische Talwinde lassen den bodennahen Wind kreiseln und Konvergenzen

können einen auch im Endanflug wieder 50 Meter in die Höhe lupfen. Selbst beste Piloten können hier nicht sicher landen. Wer die Situation erkennt, sollte die Landung nicht erzwingen, sondern im Zweifelsfall wieder Höhe gewinnen und abwarten, besser aber einen sicheren Ausweichlandeplatz anfliegen.

Kabel von Materialseilbahnen und Drähte von Stromleitungen sind aus der Luft oft nicht als (lebensgefährliche) Hindernisse zu erkennen. Materialseilbahnen befinden sich häufig in schmalen oder steilflankigen Tälern, in denen die Almen nicht über eine Forststraße zu erreichen sind. Oft



läuft das Seil ohne Stützen von der Talmitte hoch an den Hang. Die meisten sind leider nicht markiert. Wenn doch, dann zeigt der orange Pfeil den Verlauf des Seiles an. Manchmal markieren auch orangefarbene Bälle den Verlauf der Seilführung. Auch Seilbahnen oder Sessellifte laufen gelegentlich über weite Strecken mastenlos und manche Talstationen schicken auch Seilbahnen in unterschiedliche Richtungen. In der Umgebung von diesen gut zu erkennenden Talstationen ist daher immer besondere Vorsicht geboten.

Recht gut sichtbar sind die großen Stahlmasten der Hochspannungsleitungen. Allerdings hängen die Kabel nicht selten über lange Distanzen frei. Die kleineren Pfähle des Telefonnetzes und die Masten der örtlichen Stromversorgung sind leicht zu übersehen.

Daher mein Tipp: Achtet auf den Schattenwurf von Strommasten oder -pfählen. In gemähten Wiesen ist oft auch um den Mast herum der längere Grasbewuchs zu erkennen. Habt ihr einen Masten entdeckt, sucht den nächsten. In der gedachten Linie zwischen beiden befindet sich das möglicherweise weiterhin unsichtbare Kabel.

Die Landung sollte wenn möglich immer parallel zu Kabel oder Leitungen erfolgen. Ein Überfliegen ist oft kritisch, da sich nicht selten über den Kabeln ein weiteres, oft noch dünneres Kabel befindet. Wenn überhaupt sollten Kabel und Seile über den Masten gequert werden. Diese können - im Gegensatz zu den Kabeln - gut fokussiert werden und das Risiko für eine Kollision mit einem übersehenen Kabel ist am geringsten. Das Unterfliegen einer Leitung ist unbedingt zu vermeiden. Ein Heber im Endanflug und man läuft - vor allem mit dem Gleitschirm - Gefahr mit dem Kabel zu kollidieren. Eine Rücken- oder Seitenwindlandung ist in jedem Fall zu bevorzugen.

Nicht selten befinden sich Menschen auf der anvisierten Landewiese. Neugierige Kinder, die herbeigelaufen kommen, Bauern bei der Heu- oder Erntearbeit oder zufällig vorbeigehende Wanderer. Hier ist es sinnvoll, durch Zurufen auf sich aufmerksam zu machen und so weit wie möglich von den Menschen entfernt zu landen, um Kollisionen zu vermeiden. Das Problem ist für Gleitschirmpiloten in aller Regel eher gering. Für Drachen oder Starrflügler aber wegen der höheren Geschwindigkeit, der kaum vorhandenen Ausweichmöglichkeit im Endanflug und dem damit verbundenen Verletzungsrisiko für Zuschauer und Pilot sehr ernst zu nehmen.

Steht das Gras hoch, ist es wohl selbstverständlich, den Versuch zu unternehmen im bereits abgemähten Teil der Wiese oder auf einem Feldweg zu landen. Die Landung auf einem Feldweg ist übrigens in dicht mit Wein oder Obstbäumen bepflanzten Gegenden, wie zum Beispiel dem Südtiroler Vinschgau, oft die einzige Möglichkeit - zumindest mit dem Gleitschirm - um ohne Schaden an Mensch und Material auf den Boden zu gelangen.

Landungen im Wasser sind immer lebensgefährlich und unbedingt zu vermeiden. Besonders bei fließenden Gewässern ist das Risiko, dass das Fluggerät und somit auch der Pilot von den Wassermassen mitgerissen wird und dann ertrinkt, enorm hoch. Das gilt sogar für seichte, nur knietiefe Flüsse mit starker Strömung. Im Zweifelsfall ist eigentlich jeder Untergrund - auch in der angrenzenden Uferböschung - einer Landung in einem fließenden Gewässer vorzuziehen. Auf gar keinen Fall darf das Segel dabei in das Wasser geraten.

Eine Landung in einem stillen Gewässer ist manchmal zu vertreten und einer Landung auf verbautem Steilufer vorzuziehen. Aber hier gilt: Anflug immer parallel zum Ufer, wenn möglich gegen den Wind, so nahe wie möglich am Uferand und in seichtem Wasser. Bein- und Brustgurte kurz vor der Landung öffnen, damit man sich nach der Landung rasch von Fluggerät und Gurtzeug trennen kann. Nie über Wasser abspringen. Die Höhe ist nicht richtig einzuschätzen. Auch ein Sprung aus nur 10 - 15 m Höhe kann tödliche Folgen haben.

Wenn irgendwie möglich sind Wiesen mit weidenden Tieren zu meiden. Erstens werden die Tiere unnötig erschreckt und können im schlimmsten Fall „durchgehen“, also den Weidezaun durchbrechen und flüchten. Oder sogar noch übler den Piloten und das Fluggerät attackieren.

Zweitens kann eine Kollision mit einer Kuh oder einem Pferd allein aufgrund deren Masse tödlich ausgehen - nicht nur für das Tier, sondern auch für den Piloten.

Drittens sind Weiden logischerweise rundum eingezäunt und das nicht selten schlecht sichtbar. Größere Weideflächen werden oft durch dünne Elektrozaune unterteilt, damit sie „Stück für Stück“ abgrasert werden. Die Zäune stehen dann unerwartet mitten im Landefeld und sind durch die schnell umsetzbaren dünnen Metall- oder Kunststoffstangen aus der Luft kaum zu erkennen.

Eine Kollision, vor allem mit den dünnen Drahtlitzen oder Stacheldrahtzäunen, ist schmerzhaft und gefährlich. Schwere Schnittverletzungen sind möglich. Ist eine Kollision unvermeidlich, gilt für

als eine verunglückte Landung in einer zu kleinen Lichtung mit „Einfäden“ des Segels am Baum und anschließendem Aufprall auf dem Boden. Weiche und nicht zu hoch wachsende Nadelgehölze sollen - so hat man mir zugetragen - Laubbäumen im Landekomfort überlegen sein. Sofortige Selbstsicherung (mittels mitgeführter zwei Meter langer und 5 mm starker Reepschnur) und Warten auf Fremdhilfe (Notruf per Handy absetzen - europaweit 112) sind selbstverständlich. Fast alle Verletzungen bei Baumlandungen resultieren aus unkontrolliertem Abklettern oder Absturz nach mangelnder Selbstsicherung im Geißt.

Klettererfahrene Piloten führen zur Selbstrettung eine 30 m lange Reepschnur mit 4 mm Durchmesser mit. Gewicht und Größe sind kaum der Rede wert. Der Nutzen kann durchaus sehr groß sein. Die Handhabung sollte aber wirklich den im Umgang mit Sicherungstechniken erfahrenen Piloten vorbehalten bleiben.

In steilen Gebirgstälern, aber auch im Mittelgebirge muss die Außenlandung oft in geneigtem Gelände erfolgen.

**Mein Tipp: Ein Hinweis auf vorhandene Zäune sind die verschiedenen Grüntöne des bereits abgefressenen (helleren) und des noch hochstehenden (dunkleren) Grasses.**

Es versteht sich von selbst, dass man nach Möglichkeit nicht über Gelände fliegt, welches keinen vernünftigen Landeplatz im Gleitwinkelbereich aufweist. Doch leider verschlechtert sich aufgrund sinkender Luftmassen oder stärkeren Gegenwindes der Gleitwinkel manchmal so dramatisch, dass der geplante Landeplatz nicht mehr zu erreichen ist.

Hier hat das „Bonmot“ eines Urgesteins der deutschen Gleitschirmszene seinen festen Platz: „Jeder Baum ist ein Landeplatz“. Also keine Angst vor Baumlandungen. In der Tat ist eine gezielte Baumlandung weit weniger verletzungsgefährlich

Manchmal lassen sich Rückenwindlandungen nicht vermeiden. Entweder, weil man den Wind falsch eingeschätzt hat, vor allem aber, weil der Wind im Endanflug dreht.

Bei Landungen mit Rückenwind gilt immer: Die Landung muss nicht gut aussehen (es schaut eh meistens keiner zu), sondern sie muss gut ausgehen.

Eine Schleiflandung mit eingezogenen Beinen auf dem Protektor (Gleitschirm) oder ein Rutschen auf dem Liegegurt oder den Rädern/Kufen (Drachen/Starrflügel) ist sicher und kaum unfallträchtig. Ein Gurtzeug zu waschen braucht weniger Zeit als ein verstauchtes oder gebrochenes Bein zu heilen und ist kostengünstiger als ein neuer Steuerbügel.

Die Vielfalt der Situationen, die sich bei Außenlandungen ergeben, lassen sich weder in der Schulung noch am Hausberg wirklich üben. „Learning by doing“ lautet die Devise. Jede Außenlandung bereichert den Erfahrungsschatz, vorausgesetzt, man hält sich an die Prinzipien der „sicheren Außenlandevorbereitung“.

Was sich jedoch trainieren lässt, ist eine sichere und souveräne Landeinteilung und die punktgenaue Landung auf kleinen Flächen. Wer es am Hausberg schafft, wenigstens einen Landekreis von ca. 20 Metern Durchmesser nicht nur zufällig, sondern immer gezielt zu treffen, kann ohne Bedenken seiner ersten Außenlandung entgegen sehen. Wer das jedoch nicht einwandfrei beherrscht, sollte vorerst die Finger vom XC-Ausflug lassen.

Eine sichere Außenlandung ist einem riskanten Landemanöver immer vorzuziehen, auch wenn man sein Gerät ein paar Meter weiter zur nächsten Straße tragen muss.

*Ich wünsche Euch immer eine gute Landung oder international „always happy landings“! ☺*