



Im obersten Drittel fliegt man wie hier mehr nach Wolken. Wenn man dann nach der letzten Wolke ins Blaue gleiten muss, orientiere dich am Untergrund. In diesem Falle trockene/braunere Anhöhen, die eventuell noch leicht zur Sonne geneigt sind.

# Thermikfliegen im Flachland

**Fortsetzung.** Nach dem Artikel „Flugstundensammeln im Flachland“, möchte ich nun spezieller auf das Thema „Flachland Thermikfliegen“ eingehen. Im nächsten Beitrag geht es dann um „Flachland Streckenfliegen“, meine größte Passion. Weiterführende Informationen zum Thema Flachland Streckenfliegen findet ihr auf der Seite <http://skywalk.org/flachlandfliegen>. Hier gibt es auch Videos und etliche weiterführende Links.

TEXT UND FOTOS ARMIN HARICH



Beim Einflug in einen Aufwind, der 45 Grad rechts von einem steht, dauert es ca. 1 Sekunde, bis der ganze Schirm drin ist. Lerne diese Feinheiten zu spüren, um die Thermik besser zu finden



Vor uns optimal eine Anhöhe, mit Ausrichtung zur Sonne und einem Wolkenschatten zum Anfliegen. Dahinter in Flugrichtung weitere Wolken, die super die spätere Flugroute anzeigen.

## Thermik an Pilot, bitte höre mir zu!

Das Lesen und Interpretieren der Informationen, welche die Luft uns gibt, ist ein wichtiger Punkt. Im Flachland muss man Luftbewegungen gut erkennen können, um länger oben zu bleiben.

Ich bin früher wettkampfmäßig Wildwasserkanu gefahren. Da siehst du die Strömung und musst dir den Untergrund vorstellen, um nicht gegen einen Stein zu fahren und die beste Linie zu finden. Beim Fliegen sehen wir den Untergrund und müssen uns dazu die Strömung vorstellen. Wenn ich z.B. rechts mit dem Flügel einen Heber bekomme und knapp eine Sekunde später die andere Seite auch steigt, ist klar, dass das die Grenze zum Aufwind markiert. Sie liegt ca. 45 Grad rechts von mir. Denn wenn ich mit 10 m/s vorwärts fliege und ca. 10 Meter Spannweite habe, dauert es genau 1 Sekunde, bis sich der ganze Flügel in dem Aufwind befindet. Je nach Dauer, kann ich so gut erahnen, wo die Thermik ist. Wenn das Steigen zu schwach zum Eindrehen ist, werde ich 45 Grad nach rechts drehen und weitersuchen. Wenn das Steigen groß genug ist, fliege ich noch ein paar Sekunden weiter und drehe nach rechts ein, damit ich mit meinem ersten Kreis nicht gleich wieder herausfliege.

Es ist auch eine gute Übung, Thermik nach Gefühl zu zentrieren. Wer dies beherrscht, der hat beim Streckenfliegen den Kopf immer wieder frei für Aufgaben wie das Beobachten von anderen Piloten, Wolken, Schatten usw. Beim Zentrieren von Thermik gibt es die Regel, sich möglichst im Luv des Aufwindes aufzuhalten. Hier ist das Steigen am besten, da die Luft senkrechter aufsteigt.

Da der Höhenwind meist zunimmt, ist beim Rausfliegen aus dem Aufwind nach Luv immer zuerst Gegenwind im Gesicht zu spüren, der wie ein dynamischer Hangaufwind auf der Thermik aufgleitet und sie auch umströmt. Es ist wichtig, diesen Wind zu spüren und zu hören. Ich fliege deswegen einen Integralhelm, bei dem die Ohren frei sind, um eine Änderung des Fahrtwindes gut zu hören.

So ist es optimal, eierförmige Kreise zu machen und das spitze Eck mit max. 1/3 der Kreisdauer im Gegenwind und den Rest mind. 2/3 in der Thermik zu fliegen. So ist man immer optimal im Luv und fällt kaum aus der Thermik. Außerdem kann man mit viel Gefühl spüren, wenn es einen seitlich aus der Thermik rausblasen will und entsprechend gehalten. Den Einflug in den Gegenwind setzt der Schirm automatisch in Höhe um. Wenn man nun umdreht, kann man den Gegenwind nutzen, um mit erhöhter Geschwindigkeit in den Aufwind gedrückt zu werden und nochmals extra Höhe zu gewinnen. Viele Piloten fliegen zu große Kreise, statt den Bart „zuzuziehen“. Wenn ihr ihn habt, haltet ihn fest und eiert nicht herum. Je kleiner die Kreise, desto weniger leicht kann man den Bart verlieren. Deswegen im Zweifel bei gleichem Steigwert lieber zu eng als zu weit. Natürlich darf das Steigen nicht wegspiralieren. Versucht die Orientierung zu behalten. Wenn ihr immer in eine bestimmte Richtung vorhalten musstet, bleibt das meist eine Zeit/Höhenetage lang so. Merkt euch einen Punkt am Horizont in der Richtung, in die ihr aktuell nachzentrieren müsst.

Nutzt die Information und versucht jeden Kreis immer weiter zu verfeinern und eventuell zu korrigieren. Wenn die Richtung sich ändert, in die ihr nach-

zentrieren müsst, stellt euch schnell darauf ein. Was der Grund dafür ist, ist erstmal sekundär. Wenn ihr im Kopf Kapazität übrig habt, könnt ihr, wenn es wieder einfacher ist, den Bart zu zentrieren, darüber nachdenken und daraus Rückschlüsse ziehen.

Eventuell verbindet sich eine neue Thermikblase mit der aktuellen. Eventuell will euch eine Inversion aus dem Zentrum rauschieben. Lasst das nicht zu und steigt durch die Inversion im Zentrum durch. Eventuell dreht der Wind auch nur mit der Höhe, was dann noch öfter am Tag der Fall sein wird.



Das effektive Steigen, ohne den Bart zu verlieren, ist die wichtigste Grundlage zum Streckenfliegen im Flachland. Die Bärte stehen nicht wie in den Alpen massenweise rum. Sie sind oft rar gesät. Wenn ihr was habt, nutzt es.

**Aktives Fliegen**

Zusätzlich ist es aus Sicherheits- sowie aus Leistungsgründen sehr wichtig, aktiv zu fliegen. Hier gibt es große Unterschiede im Pilotenkönnen. Bei einem guten Piloten sieht es aus, als gäbe es kaum eine Turbulenz. Er dreht geschmeidig, ruhig und eng und gleitet in gerader Linie ohne großes Aufbäumen. Am besten lässt sich das mit einem sehr guten Tandempiloten erlernen, wenn man zuerst beim Piloten die Hände mit an der Bremse hat und dann immer selbständiger die Kappe ruhig zu halten erlernt. Schaukelt die Kappe mäßig auf und versucht sie über Bremse, hinteren Tragegurt und Beschleuniger geschmeidig, aber zügig, abzufangen. Die thermikarme Zeit ist optimal für das Training. Es gilt, das optimale Timing zu erlernen, wann genau man Beschleuniger, Bremse/Gurt setzen muss, um die Kappe ruhig über sich zu halten, um kleine Turbulenzen auszugleichen sowie die Vorstellung der Thermik im Kopf zu haben und den Schirm optimal steigen zu lassen. Ich fliege gerne gewickelt, weil ich dann die Fingerspitzen an die Bremsleine legen kann. So bekommt man im wahrsten Sinne des Wortes Fingerspitzengefühl. Es ist wichtig, schnell von gewickelt auf ungewickelt und umgekehrt umstellen zu können. Ich starte ungewickelt, kann aber im Bruchteil einer Sekunde gewickelt durchbremsen, wenn es nötig ist. Jeden Meter in Höhe umzuwandeln, ist die wichtigste Grundlage zum Thermik- und Streckenfliegen im Flachland. Es ist eine tolle Herausforderung zu lernen, sein Gerät wirklich zu beherrschen. Zusätzlich werdet ihr viel sicherer fliegen. Störungen/Klapper werden vermieden und wenn sie auftreten, viel weniger Wirkung haben.

**Instrumente**

Ihr könnt hier viel Geld ausgeben, aber es ist verdammt wenig nötig, um gut Thermik zu fliegen. In größeren Höhen ist eine wirklich gute Vario-Akustik wichtig. Sie sollte zumindest so feinfühlig wie der Pilot sein. Ich fliege mit einem analogen Solario, das während jedem Biep die Modulation kontinu-

ierlich ändert. Da tun sich digitale Geräte immer noch erstaunlich schwer und ich habe noch nichts Brauchbares gefunden. Sie rechnen einfach zu langsam. Ich habe mir eine Total Energie Kompensation (TEK) angeschlossen. Das ist Standard bei Segelfliegern, da sie, wenn sie mit 200 km/h in einen Aufwind fliegen, den Höhengewinn durch die Geschwindigkeit nicht vom Steigen der Luftmasse unterscheiden könnten. Mir hilft es, z.B. die Gegenwindböen im Luv der Aufwinde noch direkter ohne Zeitverzögerung zu hören, und beim Wechsel von Vollgas auf Trimm ist der Höhengewinn/Verlust ausgeblendet und ich höre klarer, was die Luftmasse macht.

Serienmäßig gibt es das nicht auf dem Markt. Eine Bauanleitung findet ihr auf der zu Beginn angegebenen Website.

Ein Thermikzentriermodus kann beim Verlieren von Aufwinden helfen. Jedoch sollte man sich nicht davon ablenken lassen. Der Nutzen ist oft gering und hängt von der Qualität des Gerätes ab. Eine Windanzeige im Gerät kann auch helfen, besser Windrichtung und Geschwindigkeit sowie Veränderungen festzustellen. Ich fliege mit einem iPad mini mit der FreeFlight App. Die hat auch noch eine topographische offline Karte und aktuellste Luftraumdaten. Zum Thermikfliegen langt aber eine gute Vario-Akustik.

**Wetter**

Ich nutze das kostenpflichtige Wetter-Jetzt.de, aber auch bei TopTerm vom DWD ist für verschiedene Regionen die thermische Aktivität zu erkennen. Wind, Thermikstärke, Abschattungen, Arbeits- und Wolkenhöhen sind sehr genau für 6 Tage vorhergesagt. Mit wenigen Klicks sieht man sofort das Thermik-/Streckenpotenzial. Das wichtigste ist eine gute Luftmasse. Also so labil in der Arbeitshöhe, dass erwärmte Luft einfach aufsteigen kann. Die Luftfeuchte sollte so sein, dass Thermikwolken entstehen, um die Thermiksuche um ein Vielfaches einfacher zu machen. Die Feuchtigkeit in der Höhe muss gering genug sein, dass tote Wolken sich schnell genug wieder auflösen, statt einen auf die falsche Fährte zu locken oder zu Abschattungen führen.

**Startplatz**

Den optimalen Startplatz zu finden, ist im Flachland der entscheidende Punkt. An den kleinen Hängen ist es ungleich schwerer, in die Thermik zu kommen. Ist der Wind stark, kann man soaren, aber die Thermik kann verblasen sein. Ist der Wind schwach, ist das Startfenster zum Einsteigen oft nur wenige Minuten groß und schließt sich dann oft lange. Von der Winde kommt man in höhere Regionen zum Klinken und kann von den mit der Höhe zunehmenden größeren Thermik- und Aufwindstärken profitieren. Doch ist der Startzeitpunkt meist kaum wählbar. Ist man erstmal oben, erweitert sich der Aktionsradius für Thermiksuche enorm. Die Aufwinde sind stärker und vor allem größer. Sie lassen sich einfacher zentrieren und erfordern nicht mehr so viel Können.

Zum thermischen Einstieg sind Berge und sonnenbeschienene Flächen wie in den Alpen ebenfalls vorteilhaft. Aber der Effekt ist halt bei kleinen Buckeln viel geringer.

Optimal bei Hangstart ist ein Grundwind, der gerade so soarbar ist, dass man nicht absäuft, der aber die Thermik auch nicht zu stark zerreißt. Egal ob Schlepp oder Hang, im Luv sollte sich die Luft möglichst gut erwärmen können und die Thermikblase 10 Minuten lang nicht schon durch Hindernisse oder Temperatursprünge vorher abreißen.

Mit den Tipps vom letzten Artikel seid ihr inzwischen gut vernetzt, um die besten Gelände zu kennen und die für den Wind passenden auszusuchen. Informiert euch nach dem Tag, wie gut die anderen Gelände waren und versucht dazuzulernen, welcher Startplatz bei welcher Wetterlage besser oder

schlechter ist. Beim xc.dhv.de könnt ihr auch viele Flüge in der Region aufrufen, um eure Einschätzung mit der Praxis abzugleichen.

**Startzeitpunkt**

Ich empfehle spätestens, wenn die Thermik stark genug sein könnte, um oben zu bleiben, am Startplatz zu sein. Man kann den Wind, die Thermik am Startplatz schon mal spüren und die Entstehung der Wolken beobachten. Wer sich eine Vorstellung macht, wo sich Wolken bilden, erfährt schon etwas über den Tag und darüber, wo die Warmluft entstanden ist. Quellen die Wolken stärker und könnten zu Abschattungen führen, muss ich versuchen, nach 10-15 Minuten Sonne rechtzeitig vor einer Abschattung hoch zu kommen. Wie schnell die Wolken ziehen, seht ihr an den Wolkenschatten recht gut. Stimmt das mit der Windvorhersage überein? Ist der Bodenwind schwächer als der Höhenwind, wird der Wind während sich Warmluft am Boden bildet, schwach sein. Wenn sich 10 Minuten lang ein Luftpolster aufheizen konnte, solltet ihr auf Schwalben, Vögel, Winddreher/Windzunahme im Luv achten und so starten, dass ihr über der ablösenden Warmluftblase die maximale Höhe habt. Es wundern sich ob und zu Piloten, dass ich in einer Phase starte, wenn gerade 10-15 min nichts passiert am Start. Ich weiß, dass die Luft am Boden sich nun erwärmen konnte und halte die Augen auf, um am Landeplatz zu sehen, wie der Wind anfängt in Richtung Thermik zu zeigen. Ich achte auf Vögel, Wolken, Wolkenschatten...

Wenn ich rausfliege und mit maximaler Höhe über Grund in die Blase einfliege, habe ich die besten Chancen hochzukommen. Das erfordert Mut, da es viele fälschlicherweise für ein Absafrisiko halten. Dabei ist zu langes Warten das größere Absafrisiko. Warte also nicht, bis die Blase schon halb durchgezogen ist.

Windanzeiger können helfen zu zeigen, ob Luft am Boden zusammen strömt (=Aufwind) oder auseinander. Die Windfahne des Windenfahrers oder des Landeplatzes im Vergleich zum Startplatz kann hier ebenfalls sehr klaren Aufschluss geben. Versucht alle vom Start sichtbaren Windfahnen/Rauchfahnen auszumachen und immer mal wieder anzuschauen. Rauchfahnen zeigen uns besser an, ob ein Abwind sie runterdrückt oder nicht.

Steigen die Wolken senkrecht hoch oder zieht es sie schräg, dann ändert sich der Wind mit der Höhe. Wenn der Windgradient (Windänderung in der Höhe) auch in den unteren Schichten groß ist, dann steigt die Thermik oft nicht in einem Bart von unten bis oben durch, sondern wird durch die Windänderung zerrissen. Es kann dann gut sein, dass ihr drei Bärte braucht, um überhaupt bis an die Basis zu kommen. Hier liegt es oft nicht an euch, wenn ihr den Bart verliert. Hier ist Geduld gefragt, und alles muss sauber bis zum Ende ausgedreht werden und im Bart schon die nächste Thermikquelle/Wolke im Auge behalten werden. Je geringer der Windgradient, desto einfacher das Obenbleiben.

**Verstehen von Aufwinden**

Nun kommt einer der wichtigsten Faktoren. Ich muss Aufwinde verstehen, um sie optimal für mich zu nutzen. Aufwinde sind Tonnen an Luftmasse, die durch verschiedene Ursachen in Bewegung gebracht werden. Diese Luftmassen sind wie Räder in einem Uhrwerk, das sich ständig selbst stellt. Sie wandern mit dem Wind über das Flachland, drehen den Wind im oberen Bereich und an Inversionen weg vom Aufwindzentrum und am Boden in Richtung Aufwinde. Im Abstand vom ca. 1,25 fachen der Aufwindhöhe erzeugen sie Abwinde und diese Abwinde wieder im selben Abstand neue Aufwinde, die wie Zahnräder ineinander verzahnt sind. Bei mit der Höhe zunehmendem Wind reihen sich die Aufwinde gerne zu Wolkenstraßen, die den 2,5 fachen Abstand der Aufwindhöhe haben.

Wer schon mal eine Gewitterzelle mit Aufwindhöhen von 10 km beobachtet hat weiß, dass diese im Umkreis von 15 km alle anderen Wolken auflöst. Je höher die Thermik reicht, desto größer werden die Thermikabstände. Umso länger kann es dauern, bis mit dem Wind ein Aufwind zu einem am Startplatz getrieben wird. Ich versuche, mir diese Aufwindrotoren sehr genau vorzustellen, um gerade am Startplatz die optimalen/frühestmöglichen Startzeitpunkte zu erahnen.

Hohe Basiswerte machen im Flachland das Thermikfliegen oft nicht einfacher. Der Einstieg kann sehr schwer werden. Wer früher startet bei niedrigerer Arbeitshöhe, hat es eventuell sogar einfacher als späte Starter, die es bei manchen Wetterlagen nicht mehr schaffen, in ausreichende Höhen mit genügend Aufwindstärke zu kommen.

Ohne Wolkenthermik bleibt einem nur noch das Beobachten von Windströmungen und das Feingefühl unter dem Schirm, um sie zu spüren. Jetzt ist es ganz hohe Kunst, weit oder lange Thermik zu fliegen. Das Abscannen des Bodens nach Warmluftpolstern und Ablösestellen wird zum zentralen Element der Thermiksuche. In Geländen wie im Bayerischen Wald ist das Thermikfliegen eine interessante Mischung aus Flachland- und alpinem Fliegen. Im Schwarzwald machen es einem die engen Täler bei viel Wind schwer und gefährlicher als im sonstigen Flachland. Dafür geht es super bei schwachem Wind.

**Motivation**

Motivation ist einer der wichtigsten Faktoren für Erfolg. So auch beim Fliegen. Wer heiß auf etwas ist, wird sich in jeder freien Minute mit der Materie beschäftigen, lernen und besser werden.

Wenn ihr wirklich Thermikfliegen wollt, dann fliegt auch Thermik und bleibt nicht am Soaringhang kleben. Man muss sich dazu aus der Komfortzone raus bewegen. Wenn ihr euch 360 Grad umschaut, statt auf den Landeplatz zu schielen, habt ihr 10x mehr Thermikchancen im Blick. Größere Sicherheitsrisiken sollte man auch beim Thermikfliegen nie eingehen. Übertriebene Motivation wird meist hart bestraft. Genießt es, mal wegzufiegen und nach Thermik zu suchen. Wenn ihr Thermikfliegen wollt, gehört es dazu, Absafrisiken einzugehen. Ein Sicherheitsrisiko ohne erreichbaren Landeplatz einzugehen, ist Dummheit. Habt immer einen Landeplatz in Reichweite und sucht weitere in Flugrichtung. Solange mindestens ein Landeplatz sicher erreichbar ist, bleibt ihr entspannt bei der Thermiksuche und lasst euch nicht ablenken.

**Zeitraffer/Multitasking**

Fliegen ist recht komplex. Man nimmt sehr viel an Eindrücken auf und verarbeitet sie im oder nach dem Flug. Es gibt hier aber auch einige Tipps, um seine geistige Kapazität möglichst gut zu nutzen. Es geht um Multitasking,

Anzeige





Blütenstaub, der aus dem Wald hochzieht, ist ein guter Thermikanzeiger

Der Trick ist dabei, nicht alles gleichzeitig zu machen, sondern im richtigen Moment vom einen zum anderen zu wechseln.

Ich schaue alle paar Kreise die Wolken primär in meiner Flugrichtung an, um die Entwicklung im Zeitraffer zu verarbeiten. Das kostet nur wenig Zeit und Veränderungen sind deutlich klarer zu erkennen. Versucht den Wolken Thermikquellen zuzuordnen, um zu verstehen, wo an dem Tag die Thermik entsteht. Beobachtet, wo die größte thermische Aktivität ist und legt eure Flugroute in diese Bereiche. Bei schnellebigen Wolken, gerade am Thermikfang, macht nicht den Fehler, aus einem Steigen rauszufliegen, um eine neue Wolke anzufliegen. Das führt schnell zum Absaufen. Thermik wird dort angefliegen, wo man sie vermutet, aber grundsätzlich ausgedreht, wo sie ist.

**Sollfahrt**

Es wird oft gesagt, dass man im Flachland eh nicht beschleunigen muss. Meine Erfahrung lehrt mich was anderes. Wichtig ist, wenn man schlechter gleitet als normales Gleiten, zu beschleunigen, um schneller und damit höher aus den Abwinden raus zu kommen. Wer nur Thermik und keine Strecke fliegt, kann beim Einflug in Sinken auch umdrehen, um wieder in bessere Luftmasse zu kommen. Das ist beim Einflug in stärkeres Sinken immer zu überlegen, ob es nicht eine bessere Flugroute gibt. Kurz vor Aufwinden ist oft ein Abwindenschlauch, der durchfliegen werden muss. Aber oft ist ein Abwind groß und könnte einen zur Landung zwingen. Wenn ihr gleitet, versucht euch aerodynamisch zu verhalten. Beschleunigtes Fliegen in einem Sitzgurtzeug und einem wirklich aerodynamischen Gurtzeug macht 30 % Unterschied in der Gleitzahl aus. Das ist ein ganz schöner Unterschied. Natürlich muss man sich im Gurtzeug und am Schirm wohl fühlen, um eine aerodynamische Haltung einzunehmen. Sicher ein Grund, warum es nichts bringt, sich mit einem Schirm zu überfordern, der 5 % besser geht, dann aber um so mehr durch unaerodynamisches Verhalten und durch Unwohlsein alles wieder zu vernichten. Das Optimum liegt da, wo man sich wirklich wohl fühlt, um den Kopf zur Thermiksuche frei zu haben.

Wer zusätzlich beim Gleiten den Schirm aktiv mit dem Beschleuniger und/oder durch kleine Impulse an den hinteren Tragegurten stabilisiert, fliegt klappstabiler, sicherer und gleitet besser.

**Thermiksuche**

Die Thermiksuche am Boden ist im Flachland nicht einfach. Die Aufwindrotoren haben teilweise mehr Dominanz, als die oft kleinen Erwärmungsunterschiede am Boden. Deswegen ist es wichtig, diese zu verstehen. Je nach Jahreszeit ist es unterschiedlich, was sich am Boden am besten erwärmt. Es hängt auch noch von der Uhrzeit ab. Stellt euch einfach vor, ihr seid am Boden und was fühlt sich heiß oder kalt an.

Die Warmluft sollte sich mind. 10 Minuten am Boden möglichst ungestört erwärmen, um Aufwinde zu bilden, die einen bis zur Basis bringen. An labilen Tagen genügt auch weniger Zeit. Genauso, wenn um die Aufwindquelle herum nur Abwinde sind. Da kann ein Sonnenfleck am Boden auch schon schneller einen Aufwind bilden. Ablösung der Thermik durch Verwirbelung oder eine kalte Luftmasse ist natürlich optimal für den Einstieg in Bodennähe, da dann der Thermikeinstieg klarer eingegrenzt werden kann und die Aufwindstärke bei kleinerem Aufwind-Durchmesser stärker ist.

Im Frühjahr ist der Boden oft noch feucht. Dann sind Ortschaften, vor allem dunkle, wärmer. Die Wälder haben noch kein Laub. Sie gehen dann schon oft ab mittags besser als feuchte Felder, gerade wenn sie noch etwas zur Sonne ausgerichtet sind. Aus Lichtungen im Wald zieht die Thermik generell am ehesten raus. Im Sommer, wenn die Wälder grün werden, erwärmen sie sich nicht mehr gut. Sie gehen dann oft abends noch, da sie die Warmluft länger speichern können. Wenn die Kornfelder hoch und trocken sind, werden sie zu den hervorstechenden Thermikquellen. Mährescher prügeln die Warmluft aus ihnen raus und können einem in niedriger Höhe den Flug retten. Wenn die Felder abgeerntet sind, geht leider auch die beste Thermikzeit langsam dem Ende entgegen.

Bei Wind erzeugen zusammenlaufende Talverläufe Konvergenzen. Die Luft wird durch den Wind am Boden zusammen geschoben und zum Teil beschleunigt, aber auch leicht angehoben. Wenn das mit anderen positiven Effekten (warmer Boden, Wolken) zusammen kommt, kann das einen wieder hochtragen. Talverläufe, die auseinander laufen, erzeugen entsprechend leicht absinkende Luftmassen. Auf topographischen Karten (z.B. XC-Planer) sowie aus der Luft kann das aufmerksame Auge dies ausmachen und nutzen.

Das Anfliegen von Wolken unterscheidet sich im Flachland relativ wenig vom Bergfliegen. Nur pulsieren sie mehr und sind nicht so stationär, sondern wandern mit dem Wind mit.

Flachlandfliegen ist für mich eine Faszination. Man muss feinfühlinger sein, dafür ist es turbulenzärmer und tendenziell ungefährlicher. Ich hoffe, wir sehen uns 2014 mal in der Luft über dem Flachland. ☺

Anzeige

**Fliegen ist geil!**

<p>Gleitschirm</p>  <p>Schulung seit 1987</p> 		<p>Motorschirm</p>  <p>Schulung seit 1994</p> 
<p><b>www.paracenter.com</b> +49 (0) 5321 43737</p> <p><small>Harzer Gleitschulmeile &amp; Shop Knaa-Jäger • Röhlinger Straße 31 • 38640 Goslar</small></p> 		

PASSENGER

EN/LTF B

WIR HABEN  
DIE SICHERHEIT  
VERDOPPELT:  
DAMIT DU DEN SPASS  
TEILEN KANNST.



u-turn.de

