



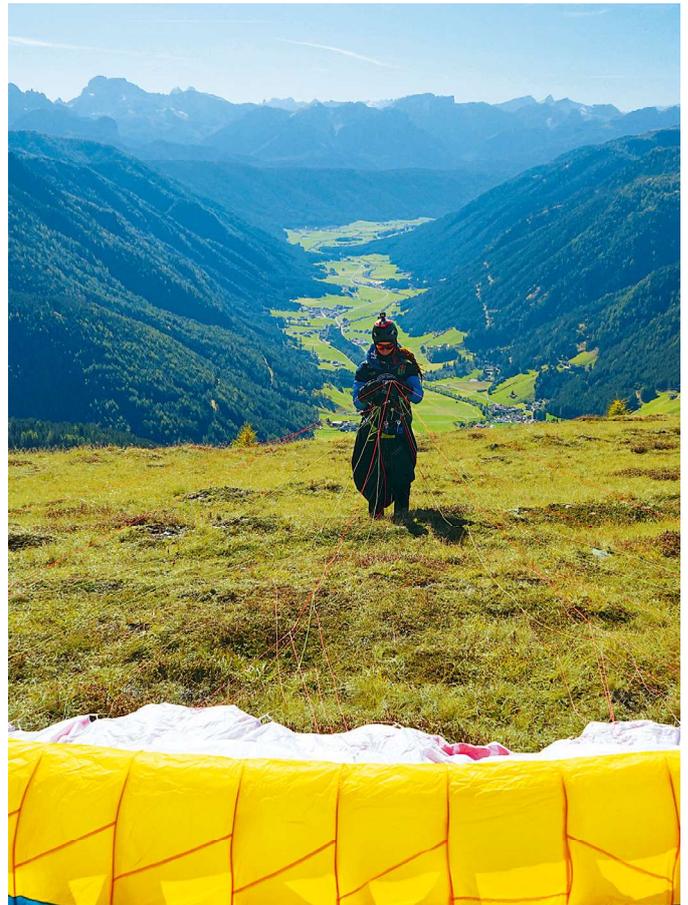
Hike+Fly-Touren – Tipps für Ausrüstung, Tourenplanung und -durchführung

# Mit Leichtigkeit zum großen Genuss

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH

Als unser Autor Till Gottbrath 1986 mit dem Gleitschirmfliegen begann, ging es ihm darum, nach einer Bergtour nicht mehr absteigen zu müssen. Daraus entwickelte sich bis heute seine Lieblingsdisziplin: Hike+Fly. Hier gibt er Tipps zur Ausrüstung, zur Planung und Durchführung von Touren und stellt ein paar persönliche Überlegungen an.

Durch Corona entdeckten viele Piloten zwangsweise die Freuden am Aufstieg zu Fuß. Bei den Herstellern sorgte die Pandemie dafür, dass die ohnehin steigende Nachfrage nach leichten Ausrüstungen nochmals zunahm. Mittlerweile gibt es keine noch so kleine Nische auf dem Markt, die nicht besetzt wäre.



### Wie viele Kompromisse will ich eingehen?

**Ganz klar: Wer zu Fuß auf die Berge steigt, möchte leicht unterwegs sein. Diesen Wunsch erkaufte man sich beim Schirm mit Nachteilen bei Handling und Lebensdauer.**

- Ultradünne Tragegurte aus Dyneema-Leinen tendieren zum Verdrehen.
- Unummantelte Leinen sind schlechter zu erkennen und bleiben leichter hängen.
- Softlinks zur Verbindung von Leinen und Tragegurten nerven beim Nachtrimmen des Schirms.
- Bremsleinen ohne Wirbel muss man regelmäßig per Hand „entschwurbeln“, damit die eingedrehten Leinen nicht die Bremse verkürzen (da kommen durchaus mal ein paar Zentimeter zusammen...).
- Dünne Tücher reißen leichter.
- Die Lebensdauer ist insgesamt kürzer – je nachdem wie radikal der Hersteller den Leichtbau betreibt. Wer pro Jahr 150 Stunden und mehr fliegt, sollte eher einen Standardschirm wählen, insbesondere, wenn die Fluggebiete steinig, sandig und staubig sind.

## Schauen wir uns die verschiedenen Schirmkonzepte auf ihre Vor- und Nachteile an:



### Ultraleichter Normalschirm (EN/LTF A bis C)

Seit einer Weile gibt es auch ganz normale Schirme in Superleichtbauweise. Sie stoßen in Gewichtsbereichen von Singleskins vor. Aber auch hier verringern die leichten Materialien die Lebensdauer je nach Modell deutlich. Sie eignen sich auch eher als Zweitschirme, bieten aber bei bewegter Luft deutliche Leistungsvorteile gegenüber Single Skins.

**Vorteile** *Sehr leicht und kleines Packmaß  
Steigen sehr gut am Start  
Breiter Einsatzbereich*

**Nachteile** *Kürzere Lebensdauer, nicht alltagstauglich*



### Leichter Allrounder (Low-B bis C)

Von allen genannten Konzepten ist diese Kategorie sicher die vielseitigste. Vor allem ist sie für alle jene interessant, die nur einen einzigen Schirm haben wollen.

**Vorteile** *Vielseitigkeit  
Leistung  
Fast keine Kompromisse beim Start-Handling und bei der Alltagstauglichkeit*

**Nachteile** *Nicht die leichteste Variante*



### Singleskin

Sensationell, wie klein Gleitschirme mittlerweile sein können! Singleskins sind aber so radikal, dass sie eigentlich nur als Zweitschirm taugen.

**Vorteile** *Konstruktionsbedingt das leichteste Konzept  
Extrem kleines Packmaß  
Steigen super beim Aufziehen, herrlich zum Spielen am Startplatz*

**Nachteile** *Viele, viele Leinen, die alle gerne hängenbleiben  
Schlechtere Leistung in bewegter Luft  
Eingriffe im Endanflug oft wirkungslos, kein Ausflaren, Landung anspruchsvoller*



### Mini-Wing

Eine Möglichkeit, Gewicht und Packmaß zu sparen, ist die Verkleinerung der Fläche. Wichtig zu wissen: Bei hoher Flächenbelastung bleibt das Gleiten gleich, aber Geschwindigkeit und Sinken nehmen zu. Eher etwas als Zweitschirm für Spezialisten.

**Vorteile** *Hoher Speed  
Klein und leicht  
Bei starkem Wind leichter zu bändigen (weniger Fläche)*

**Nachteile** *Erfordert vom Piloten mehr Erfahrung, weil alles sehr schnell passiert  
Braucht beim Start mehr Wind oder schnelle Beine  
Längere Strecke bis zum Abheben  
Längere Strecke beim Ausflaren: Man kann so einen Zwerg kaum irgendwo langsam auf kleiner Fläche „einparken“!*



### Leichter A-Schirm

Viele stempeln A-Schirme als „Schulungsgurken“ ab, die einem erfahrenen Piloten keinen Spaß machen. Für die jüngste Generation A-Schirme gilt das nicht mehr. Sie leisten zum Teil verblüffend gut und hängen sauber an der Bremse. Das macht sie für erfahrene Piloten zu „No-Brainern“ in Sachen Hike + Fly. Flugschüler können sie für die Ausbildung und später als Zweitschirm für Hike + Fly oder auf Reisen verwenden.

**Vorteile** *Sehr hohe Sicherheit  
Recht leicht und klein zu packen  
Einfaches Startverhalten  
Alltagstauglich*

**Nachteile** *„Image“ - nur ein A-Schirm*



### Wettkampforientierter Hike + Fly Schirm (EN D)

Wer bei Bordairrace und X-Alps vorne mitspielen will, ist hier richtig. Aufgrund der Nachteile sind diese Schirme eher etwas für Spezialisten.

**Vorteile** *Hohe Leistung*

*Sehr leicht und klein zu packen*

**Nachteile** *Empfindlich am Start, erfordern mehr Aufmerksamkeit*

*Tragegurte beim Start oft gewöhnungsbedürftig*

*Deutlich reduzierte Lebensdauer*

*Je nach Modell anspruchsvoller zu starten und auch zu landen*

ANZEIGE

## NEUE WEGE ENTDECKEN

Mit dem superleichten Equipment von SKYMAN.  
Zum Beispiel mit dem einzigartigen Sir Edmund RACE,  
EN /LTF B - 1,75 kg (Größe 17)



X-Alps 2,3kg



String RS 690g

UltraCross 75  
790g

[www.skyman.aero](http://www.skyman.aero)



*Du siehst, den Einen für alles gibt es nicht. Aber es gibt alles, um jeden happy zu machen. Wie viele Kompromisse du eingehen willst, musst du für dich selbst entscheiden. Bevor wir jetzt zu Gurtzeugen, Rettungsschirmen und dem Helm kommen, ein paar grundsätzliche Gedanken.*

### Zwischen Vernunft und Gewichtsfetischismus

Wer schon mal eine Trekking-Tour gemacht hat, kennt den besten Grammsparer-Trick: WEGLASSEN! Viele Piloten kennen diesen Trick auch und lassen weg, was zum Fliegen nicht unbedingt gebraucht wird: Helm, Retter, Protektor. „Ist ja nur ein kurzer Abgleiter am Abend.“ – „Im Winter, wenn es keine Thermik hat, geht das schon.“

Wirklich? Ich freue mich auch über jedes Gramm, dass ich nicht schleppen muss. Aber ich fliege nie, nie, nie ohne Helm, Retter oder Protektor. Auch wenn „ohne“ alles meistens gut geht, sagt die Wahrscheinlichkeitsrechnung: Was schief gehen kann, geht irgendwann schief! „Atomkraftwerke sind sicher.“ Wirklich? Fukushima und Tschernobyl waren auch „absolut sicher“.

In den mittlerweile 35 Jahren meines Gleitschirmlebens habe ich mehrere Piloten kennengelernt, die ihre persönlichen Tschernobyls erleben mussten. Manchen passierte mit viel Glück nichts – körperlich jedenfalls. Andere verletzten sich, zum Teil schwer. Einige sehr wenige kamen ums Leben. Bis heute nicht ganz klar, ob sie mit Ausrüstung nach Vorschrift nicht vielleicht überlebt hätten...

### Wer hat den Längsten?

**Mir kommt es manchmal vor, dass beim Hike + Fly ein fast schon absurder Fetischismus eingesetzt hat, wer den kleinsten Rucksack hat. Es geht zu, wie bei nicht mehr ganz kleinen Jungs, die die Länge ihrer Pimmel vergleichen...**

Lassen wir mal X-Alps, Dolomitenmann & Co auf der Seite liegen und schauen uns an, warum wir eigentlich Hike + Fly-Touren unternehmen. Es geht doch meistens um das Erlebnis, den Genuss. Natürlich strengt der Aufstieg an. Aber es hat einfach eine andere Qualität, ob ich einen Berg zu Fuß erklimme oder mit der Bahn hochfahre. Vor dem Start lasse ich mir Zeit, setze mich erst mal hin, schaue mir die Bergwelt an, mache Brotzeit. Dann der Start selbst, das großartige Gefühl des Abhebens und des Fliegens. Dabei muss der Flug nicht unbedingt lange dauern oder weit führen. Ein Abgleiter von zehn Minuten kann für die Ausschüttung von jeder Menge Glückshormonen sorgen. Und wenn man abends die Beine hochlegt und den Tag nochmals Revue passieren lässt, fühlt sich der Körper wohliger erschöpft und der Geist wohliger erfrischt an.



### Die Entdeckung der Langsamkeit

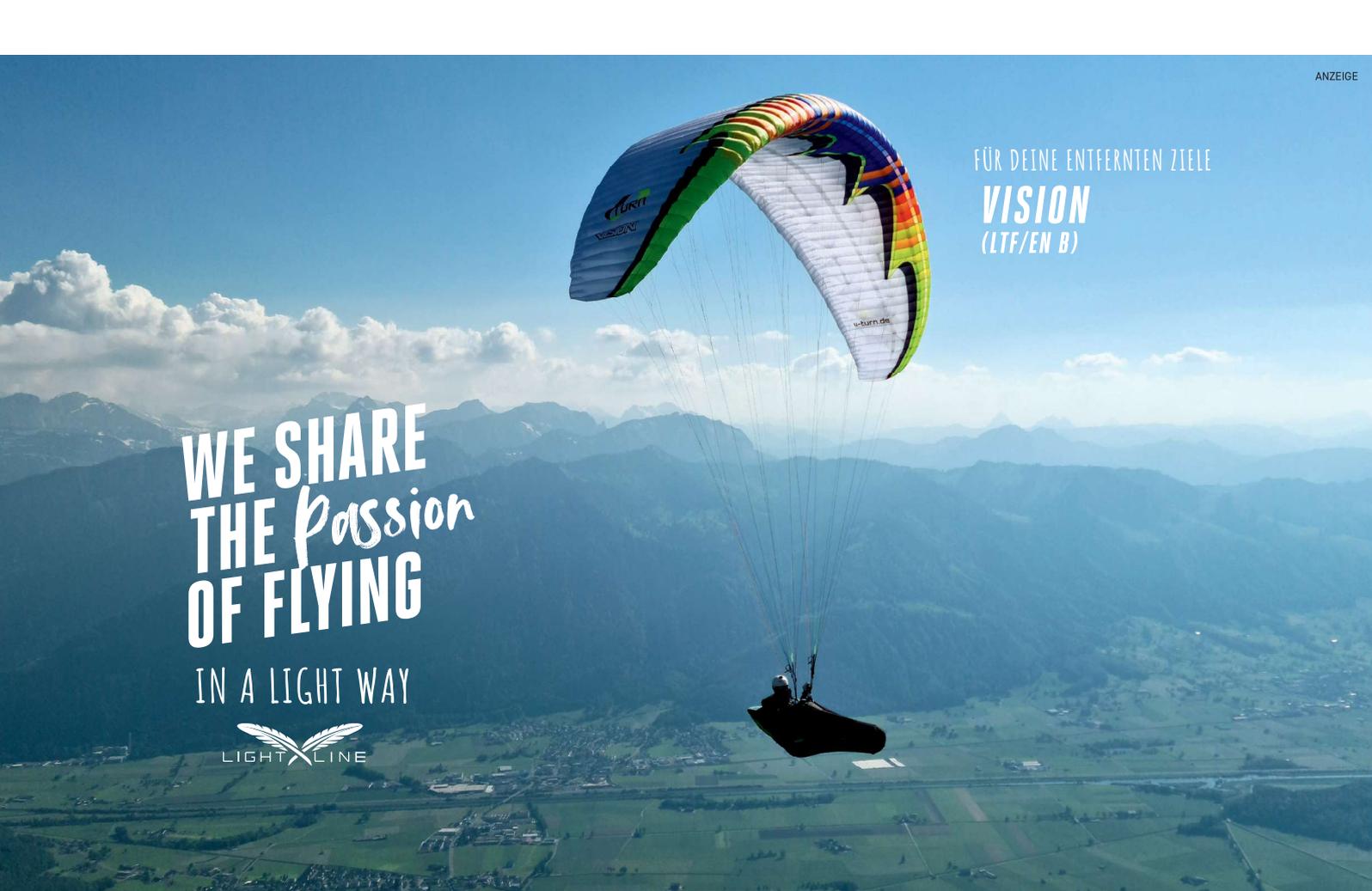
Ich höre im Geiste schon die jammernden Stimmen, dass mehr Gewicht im Rucksack so schwer wiegt und der Aufstieg so viel länger dauert. Wieviel dauert er denn länger? Mache mal den Test an deinem Hausberg: Gehe mal mit einer Ultraleicht-Ausrüstung hinauf und dann nochmals mit einer leichten Vernunftsausrüstung. Mein Hausberg ist die Kampenwand und die Gehzeiten unterscheiden sich um zehn bis zwölf Minuten bei 850 Höhenmetern! Bevor ich also für eine lächerliche Zeitersparnis Kompromisse bei der Sicherheit eingehe, nehme ich lieber selbst ein paar Kilo ab. Kostet weniger und bringt mehr.

### Gurtzeug, Retter und Helm – safety first!

Wer hier stark beim Gewicht spart, geht bei der Sicherheit teils erhebliche Kompromisse ein!

- Retter mit kleiner Fläche sinken schneller. Faustregel: nimm einen Retter mit einer maximalen Anhängelast von 20 bis 25 Prozent über deinem Fluggewicht. Ultraleichte Retter haben außerdem eine viel kürzere Lebensdauer (siehe dazu auch Artikel im DHV-Info 226, Seite 44 ff.).
- Staudruck Air Bag-Protektoren bieten beim Start praktisch keinen Schutz und füllen sich erst in der Luft.
- Alle Air Bag-Protektoren können beim Aufprall seitlich „auswandern“, wodurch der Impact heftiger ausfällt.
- Es gibt Gurtzeuge mit Schaum- oder Festkörperprotektoren, die ganz genau so groß sind, dass sie die Testanforderungen erfüllen. Wenn der Aufprall nicht dort erfolgt, wo es die Norm vorsieht, können schwerste Verletzungen die Folge sein. Es darf also ruhig etwas „mehr“ sein.
- Helme: Die leichtesten Kletterhelme wiegen unter 200 Gramm, Bike-Helme kaum mehr. Für das Gleitschirmfliegen zugelassene Helme müssen weiter reichende Anforderungen erfüllen. CE 966 Halbschalenhelme gibt es ab etwa 400 Gramm, Integralhelme ab 750 Gramm.

Neben dem Argument, dass guter Schutz der eigenen Gesundheit eine Sache der Vernunft ist, sollte man auch an den Versicherungsschutz denken. Der Haftpflichtversicherung ist der Helm egal, weil der Helm nicht die Unfallursache an sich darstellt. Anders bei einer Arbeits- oder Berufsunfähigkeitsversicherung. Sie könnte sich durchaus weigern (voll) zu zahlen, weil eine Kopf- oder Wirbelsäulenverletzung wegen der falschen Helms oder des fehlenden Protektors schwerer ausfällt...



FÜR DEINE ENTFERNTEN ZIELE  
**VISION**  
(LTF/EN B)

**WE SHARE  
THE *passion*  
OF FLYING**

IN A LIGHT WAY



FÜR DEINE SICHEREN GLÜCKSMOMENTE  
**ANNAPURNA**  
(LTF/EN A)



FÜR DEINEN LEICHTEN AUFSTIEG  
**OBSESSION 5**  
(LTF/EN B)

[www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)



## Tipps zu Planung und Durchführung

**Wo darf ich starten?** In Deutschland darf man nur auf zugelassenen Startplätzen starten. In Österreich, Italien und der Schweiz reicht es, den Grundeigentümer bzw. -besitzer um Erlaubnis zu fragen. Da man aber nur selten weiß, wer das ist, empfehle ich, den örtlichen Gleitschirmverein oder die Flugschule zu kontaktieren. Die Locals wissen am besten, welcher Bauer „unentspannt“ ist. Dass man Lufträume und Naturschutzgebiete beachtet, versteht sich von selbst.

**Wie finde ich Startplätze?** Diese Webseiten beschäftigen sich speziell mit Hike & Fly-Startplätzen: [www.parpin.info](http://www.parpin.info), [www.hike2fly4fun.com](http://www.hike2fly4fun.com) sowie [www.hike-and-fly.de](http://www.hike-and-fly.de). Daneben finden sich in diversen Geländedatenbanken, Gleitschirm-Apps und -Webseiten auch Hike + Fly-Startplätze: [www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luft-raum-natur/fluggelaendeflugbetrieb/gelaendedaten/gelaendedaten-download](http://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luft-raum-natur/fluggelaendeflugbetrieb/gelaendedaten/gelaendedaten-download), [www.dhv.de/db3/gelaende](http://www.dhv.de/db3/gelaende), <https://paraglidingearth.com/>, [www.burnair.cloud/](http://www.burnair.cloud/), [www.paragliding365.com](http://www.paragliding365.com), Thermix (<https://berndgassner.de/thermix/>), [www.paraglidingmap.com](http://www.paraglidingmap.com), <http://paraglidingstart.info/> oder die App Where2Fly (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

**Wie viele Höhenmeter Aufstieg?** Wähle dein Ziel so, dass du es locker schaffst und Spaß beim Anstieg hast. Denn es könnte ja auch sein, dass du nicht starten kannst und alles wieder runterlaufen musst. Und sicher startet nur, wer voll konzentriert und körperlich nicht am Ende ist.

**Mit wem gehe ich?** Piloten mit weniger Erfahrung sollten sich einer Flugschule oder einem Verein anschließen und die ersten Hike + Fly-Touren in Begleitung unternehmen. Es gibt auch eine Vielzahl von Facebook-Gruppen. So gewinnst du an Erfahrung und an Sicherheit bei der Beurteilung der Verhältnisse.

**Was erwarte ich von der Tour?** Wer mit anderen unterwegs ist, sollte vorab klären, was das Erlebnisziel ist. Der eine sieht es sportlich und will den Berg raufballern, der nächste geht lieber auf Strecke und der Dritte möchte entspannt einen Abgleiter machen. Weichen die Erwartungen (zu) stark voneinander ab, sollte man eine gemeinsame Tour eher sein lassen...

**Wann gehe ich?** Geht es nur um Genuss und das Runterfliegen, sind der Morgen bzw. der späte Nachmittag ideal. Macht das Wetter am Nachmittag den Start unmöglich, kann man aber beim Abstieg in die Dunkelheit geraten. Eine Stirnlampe gehört also in jedem Fall ins Gepäck.

**Wie schnell gehe ich bzw. gehen wir?** Bin ich solo unterwegs, liegt es nur an mir. In der Gruppe richten sich alle nach dem Langsamsten. Dabei kann man nicht davon ausgehen, dass dieser fröhlich ruft „geht doch bitte nicht so schnell“. Es liegt an den Trainierten, aktiv Rücksicht zu nehmen und die gesamten Gruppe einzubremsen. Tipp: So lange einer ratschen kann, stimmt das Tempo.

**In welcher Reihenfolge wird gestartet?** Die beiden erfahrensten Piloten fliegen als Erster bzw. Letzter. Der Erste macht den Dummy, der Letzte hilft den Kollegen. Dabei sollten sich weniger Erfahrene von den alten Hasen keinen Druck machen lassen und jene umgekehrt auch keinen Druck ausüben. Will jemand nicht fliegen, dann ist das OK. Fertig!

**Sicherheit:** Speichere alle relevanten Notruf-Nummern ein. Installiere eine SOS-App und mache dich mit ihr vertraut. Mehrere Piloten tauschen miteinander die Handy-Nummern aus und bilden eine WhatsApp-Gruppe (o.ä.), damit sie sich lokalisieren können. Jeder ist verpflichtet, sich sofort zu melden, wenn er gelandet ist.

**Ohne Handynet?** Glaubt man den Netzbetreibern sind unsere Alpen bestens erschlossen. Meine Erfahrung lehrt mich anderes: Denn wo nur wenige Leute unterwegs sind, lohnt sich das Aufstellen eines Mobilfunkmasts nicht. Ich fliege daher seit Jahren mit einem InReach Satelliten-GPS-Tracker von Garmin. Davor hatte ich einen Spot, aber der läuft über das Globalstar-Satellitennetz, das so „global“ nicht ist. Außerdem kamen immer wieder Nachrichten nicht an oder es fehlten Track-Punkte. Eine Alternative zum InReach ist der A\*Live von Protegear. Mangels Display ist seine Bedienung aber gewöhnungsbedürftig. Dafür glänzt er mit einem einzigartigen Feature: Solange er mit dem Handynet verbunden ist, nutzt er diese kostengünstige Option. Verliert er es, schaltet er um auf Satellit. Dabei nutzt er, wie auch die Garmin-Geräte, das sehr zuverlässige Iridium-Netz.

**Recco:** Klein, aber fein! Ein unscheinbares und mit 25 Euro bezahlbares „Ding“, ist der Recco-Reflektor. Eigentlich entwickelt zum Auffinden von Lawinenverschütteten, haben neue leistungsstarke Suchgeräte, mit denen mittlerweile viele Rettungshubschrauber ausgestattet sind, Recco auch „sommertauglich“ gemacht. Die Helis können aus der Luft sehr schnell große Gebiete absuchen. Da der Recco nichts anderes ist als ein Radar-Reflektor, braucht er keine Batterie und muss auch nicht eingeschaltet werden.

### Bekleidung: Gewicht sparen bei geringen Kosten

Am meisten Geld kostet Lightweight beim Schirm. Beim Gurtzeug wird es schon günstiger. Am günstigsten ist es – neben der eigenen Gewichtsabnahme – beim Drumherum: Rucksack, Bekleidung, Schuhe, Elektronik, Getränke und Brotzeit. Die leichtesten Daunensackjacken wiegen 250 Gramm, ein dicker Skianorak bringt 800 Gramm auf die Waage. T-Shirts können 70 oder 200 Gramm wiegen...

Beim Schuhwerk gilt es auch einiges zu beachten. Wer mit Trailrunning-Schuhen Hike + Fly-Touren macht, sollte sehr gut trainiert sein. Das Gewicht auf dem Rücken verringert die Trittsicherheit, die Muskulatur muss in der Lage sein, den Fuß sicher zu führen. Daher sind hohe (Berg)Schuhe oder spezielle Gleitschirmstiefel eine Überlegung wert. Auch schützen sie besser vor dem Umknicken und halten sehr viel länger. Klebebezwickte Stiefel sind übrigens wiederbesohlbar – spart Geld und ist nachhaltig. Idealerweise haben Fliegerschuhe keine offenen Ösen, in denen sich Leinen verfangen können. Ärgerlich am Startplatz, wenn eine Leine reißt, dramatisch, wenn sich Leinen bei einem Klapper im Schuh verfangen (alles schon passiert...).

Wer ein Wendegurtzeug benutzt, hat beim Rucksack keine Wahl. Liegegurtzeuge oder Leichtgurtzeuge erfordern dagegen einen Ruck-

sack, der ganz nach Tour größer oder kleiner ausfallen kann. Im Laufe meiner vielen Hike + Fly-Jahre und -Wettkämpfe habe ich eine Vielzahl von Leichtmodellen ausprobiert. Sie unterscheiden sich sehr bei der Robustheit, den Ausstattungsdetails und dem Tragekomfort. Da letzterer eine sehr individuelle Angelegenheit ist, rate ich dir, ausführlich auszuprobieren. Lasse dich nicht von bekannte Markennamen oder den Tipps der Flieger-Spezln verführen: der Rucksack muss DIR passen! ▽

**Das Allerwichtigste auf der Ausrüstungsliste ist gute Laune, deine Einstellung. Man kann auch mit schwerem Rucksack auf die Berge steigen und einen schönen Flug genießen. In diesem Sinne: viel Spaß – egal wie hoch, wie weit!**



#### DER AUTOR

**Till Gottbrath** fliegt seit 1986 und ist leidenschaftlicher Streckenflieger sowie Hike+Flyer.

ANZEIGE

## SUPERIOR XC FLYING! NYOS 2<sup>RS</sup>

**EINSTUFUNG:**  
EN/LTF HIGH-LEVEL B

Als "Rolls Royce der High-B Klasse" wurde der NyoS 2 RS einst wegen seines kultivierten Flugverhaltens in einem viel beachteten Testbericht beschrieben.

Ziel bei der Entwicklung des NyoS 2 RS war es, diesen Flugkomfort mit mehr Performance und Sportlichkeit zu verbinden und so etwas Außergewöhnliches zu schaffen:

Die scheinbaren Widersprüche zwischen Leistung und Komfort, sowie Agilität und Kontrolle aufzulösen.

Der NYOS 2 RS bietet leistungshungrigen Streckenfliegern jede Menge Performance bei maximalem Flugkomfort und ist auch in anspruchsvollen Bedingungen berechenbar und gut zu kontrollieren.

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · INFO@SWING.DE · SWING.DE

Erfahre mehr: [www.swing.de](http://www.swing.de)



📍 Connect with us: #SWINGParagliders