



# Die Zukunft liegt im Flachland

Über die Neugründung eines Schleppvereins in Aying (im Südosten von München) und die Reaktivierung eines alten Schleppgeländes am Beispiel der „Fl-Aying Eagles“

TEXT UND FOTOS: TILL GOTTBRAH

**M**anchmal beginnen Dinge mit fast schon unglaublichen Zufällen. Wir sitzen am Kampenwand-Startplatz, warten und ratschen. Mit dabei Lothar Schüle in und ich von den Kampenwand-Fliegern sowie Hermann Klein. Irgendwie geht es darum, woher wir kommen. Als Lothar hört, dass Hermann in Aying lebt, ist er wie elektrisiert: „Weißt du, ob das Schleppgelände dort noch in Betrieb ist?“ Her-

mann schaut ihn mit großen Augen an: „Ein Schleppgelände? Bei uns? Noch nie davon gehört! Bist du sicher?“ Man sollte wissen, dass Hermann schon lange fliegt, begeistert fliegt, vor ein paar Jahren Gewinner der Deutschen Gleitschirm Liga war und auch schon lange in Aying wohnt. Außerdem sitzt er im Gemeinderat. Aber Lothar ist sich sicher: „Auf jeden Fall! Ich habe mir in der DHV-Geländedatenbank alle Fluggelände in der Umgebung angeschaut. Garantiert.“



↑ Fast geschafft: Bart gefunden, eingedreht – und ab geht es in Richtung Wolkenbasis. Direkt oberhalb des Rettergriffs ist die S-Bahn-Station Aying erkennbar. Von dort geht man keine fünf Minuten zu Fuß zur Schleppstrecke.

Jetzt ist Hermann wie elektrisiert: ein Schleppegelände vor seiner Haustür! Er beginnt zu recherchieren und kommt zu der erstaunlichen Erkenntnis, dass die Schleppstrecke nicht einfach irgendwo in der Gemarkung Aying liegt, sondern in Sichtweite seines Hauses! Der legendäre Gschwendtner Sepp flog angeblich schon in den Neunzigern von hier bis an die tschechische Grenze. Und dann? Versank das Gleitschirmfliegen in Aying irgendwann in einen langen Dornröschenschlaf.

### Dornröschen und Prinz Hermann

Erste Erkundigungen ergeben, dass die rechtlichen Voraussetzungen, um die Schöne wieder wachzuküssen, weiterhin bestehen. Hermann wird aktiv. Er beginnt, in seinem Umfeld nach möglichen Mitmachern für eine Schleppegemeinschaft zu suchen – und fragt auch mich. Zunächst bin ich unschlüssig und hinterfrage mich selbst. Will ich das wirklich? Schließlich wohne ich im Gleitschirmparadies. Die Kam-

penwand als Hausberg „im Hinterhof“, die Hochries und Kössen sind auch nicht weit und rundum gibt es eine Vielzahl von Hike+Fly-Möglichkeiten. Warum überhaupt Flachland, wenn ich doch in den Bergen wohne?

Andererseits erstreckt sich das Flachland von der Kampenwand oder der Hochries aus direkt nach Norden. Aufdrehen, rausfliegen und dann rund um den Chiemsee – das ist so etwas wie der fliegerische Ritterschlag bei uns. Im Gebirge weiß ich, wohin ich fliegen muss, um thermisch Anschluss zu finden. Im Flachland klappt es halbwegs, wenn mir Wolken den Weg weisen. Ansonsten fliege ich im wahrsten Sinne des Wortes „ins Blaue“ hinein. Ich kann das Flachland nicht lesen. Ganz nüchtern betrachtet bin ich dort eine Null! Die meisten Versuche für die Chiemsee-Runde enden ergo sehr früh, manchmal etwas später. Aber ich kenne mich dort beim Trampen gut aus...

Dabei macht das Fliegen im Flachland Spaß. Vor allem ist es einfach entspannt, wenn keine großen Lees und Talwindssysteme nur da-



rauf lauern, mich durchzuschütteln oder zu fressen. Nicht zuletzt träume auch ich ein wenig davon, irgendwann mal im Nordosten Brasiliens Kilometer zu jagen. Bevor ich aber dieses Projekt angehe, sollte ich über solide Erfahrung verfügen. Meine Bedenken, ob ich mit dem Flachland nicht ein Fass zu viel aufmache, bleiben zwar bestehen, dennoch beschliesse ich mitzumachen. Wer es nicht probiert, wird es nicht erfahren. Und ich freue mich auf etwas Neues.

### Stimmen die Rahmenbedingungen?

Prinz Hermann hat inzwischen seine Hausaufgaben in Sachen Dornröschenwacküssen erledigt und weiß: Ja, wir dürfen dort weiterhin schleppen, aber die Anzahl der Tage pro Jahr ist erst einmal beschränkt. Außerdem darf keine Gleitschirmschulung durchgeführt werden.

Auf dieser Grundlage entsteht langsam das Konzept der Fl-Aying Eagles e.V. Es sollen nicht zu viele Piloten werden, weil wir sonst vielleicht nicht mit der limitierten Anzahl an Flugtagen hinkommen. Wir wollen aus engagierten Fliegern bestehen. Ja, klingt etwas elitär, aber wir wollen vor allem vermeiden, dass jemand nach dem Motto „mal probieren“ mitmacht, um dann zu merken „ach nein, ist doch nicht mein Ding“. Darüber hinaus verpflichtet sich jeder von uns, selbst den Windenfahrerschein zu machen, um reihum mal jener arme Tropf zu sein, der am Ende des Tages nicht in die Luft kommt.

Wie es der Zufall will, erfährt auch Hans Bausenwein von unserem Projekt und will mitmachen. Super, denn als Fossil der deutschen

Gleitschirmszene kennt der Hans nicht nur alles und jeden, er hat – anders als die meisten anderen Interessenten – auch richtig viel Ahnung vom Schleppen.

Das hilft uns auch bei der Wahl der richtigen Winde. Da das Schleppgelände in Aying keine Wiese oder auch nicht schnurgerade ist, eignet es sich nicht für eine stationäre Schleppwinde. Ein Abrollwinde macht mehr Sinn. Eine neue E-Winde wie die Elowin wäre ideal, denn sie würde stationäres Schleppen und Abrollen kombinieren. Aber das kommt von den Kosten her nicht in Frage. Schließlich fällt die Entscheidung für die Parawinch G8, eine reine Abrollwinde aus Litauen.

### Hard- und Software

Da eine Abrollwinde ohne Schleppfahrzeug wie ein Schirm ohne Pilot ist, brauchen wir auch noch ein Auto. Dieses Mal engagiert sich ein anderer zukünftiger Fl-Aying Eagle, Carsten Schmal. Er arbeitet als Ingenieur bei Audi und ist am Schweißgerät ebenso fit wie am PC. Carsten schlägt aus nahe liegenden Gründen vor, ein Fahrzeug aus der VAG-Gruppe zu kaufen, weil er sich damit am besten auskennt. Ein Pickup wäre natürlich super, aber auch der scheidet wegen der Kosten aus. Außerdem soll das Auto ein Automatikgetriebe haben, damit es beim Schleppen nicht ruckelt. Günstig, mit Automatik, in einem halbwegs guten Zustand – am Ende bleibt eine sehr überschaubare Auswahl übrig. Schließlich fällt die Wahl auf einen Lupo, den Carsten gleich mal mit einer Anhängerkupplung versieht und diese auch „tüvt“.



↑ Teamwork: Schleppen bedeutet mehr Arbeit als in einem Verein mit Hangstart. Die Mitglieder müssen sich nicht nur um Start- und Landeplatz kümmern, sondern auch an jedem Flugtag die Schleppstrecke einrichten und sich um die Winde sowie das Schleppfahrzeug kümmern.

Mit Gelände-Guru Björn Klaassen vom DHV zieht Hermann nochmal vor den Gemeinderat, um auch dort für guten Wind zu sorgen. Ein Vertrag wird unterzeichnet. Neben selbstverständlichen Dingen wie der Fluggebietsordnung verlangt die Gemeinde von uns, bei länger anhaltender Trockenheit vor dem Schleppbetrieb den Weg zur Vermeidung von übermäßiger Staubeentwicklung zu wässern. Dieses Mal setzt sich ein weiterer Pilot aus Aying ehrenamtlich ein: Hans Springer hat einen Wasserwagen und kann uns dabei unterstützen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von jeweils einem Kalenderjahr und verlängert sich automatisch um ein weiteres, wenn nicht bis Jahresmitte gekündigt wird. Das erste Jahr wird als „Probejahr“ gesehen, in dem bis Ende September gekündigt werden kann. Erfreulich: Eine Nutzungsgebühr fällt nicht an.

Hans Bausenwein und seine Frau Frigga lassen sich derweil zu „DHV-anerkannten Einweisungsberechtigten Windenführer (EWF)“ für die Parawinch ausbilden – erneut ehrenamtliches Engagement. Das heißt, sie dürfen uns andere einweisen, wie die Parawinch funktioniert. Davon sind wir jedoch weit entfernt: Die meisten von uns sind, ebenso wie ich, bisher reine Gebirgsflieger. Wir müssen erst mal den Schleppschein machen, was wir im Intensiv-Schnellkurs bei der Flugschule Hochries erledigen. Und dann müssen wir uns, wie ausgemacht, noch um den Windenführerschein kümmern. Den theoretischen Teil machen wir

online per Videokonferenz – danke an Roland Börschel. Aber die Praxis geht eben nur in der Praxis...

### Der große Augenblick

Schließlich ist es soweit: Papierkram erledigt, Verein gegründet, Winde da, Lupo da, Schleppschein gemacht, Wetter passt, Piloten da – unser erster Action-Tag! Außerdem da: Klaus Schwarzer von der Flugschule Flyart. Denn den brauchen wir noch für den praktischen Teil der Ausbildung zum Windenführer.

” FLIEGEN IM FLACHLAND UND IN DEN BERGEN – NICHT ENTWEDER ODER, SONDERN SOWOHL ALS AUCH

Wir freuen uns wie Kinder, dass es endlich in die Luft geht und es funktioniert von Tag 1 an erfreulich gut. Hans Bausenwein zeigt Anfang April seine Flachlandkompetenz auch in der Luft: Er fliegt 91,3 km von Aying über Wasserburg, Obing, Traunstein, Bergen bis nach Grassau. Kein epischer Flug, aber für uns die wichtige Bestätigung, dass die Endmoränenlandschaft im Osten Ayings thermisch sehr ak-



↑ Die Schleppstrecke in Aying ist nicht gerade. Daher eignet sich eine mobile Abrollwinde besser als eine stationäre Winde.

tiv ist. Eine weitere Erkenntnis: Die Parawinde hat eine sehr feine, elektronisch geregelte Zugkraft. Sanft und sicher befördert sie uns in den Himmel über Oberbayern. Das US-Sprichwort „a winner makes or breaks a flight“ scheint für uns nicht zu gelten. Auch die Windenführer in der Ausbildung schleppen sicher und kontrolliert.

### Die Learnings

2023 gehen wir Aying Adler in unsere dritte Saison und haben Wichtiges gelernt:

**1. Die „kritische Masse“:** Anders als in einem Fluggebiet mit Hangstart gilt es an der Winde, zusätzlich die Winde selbst und das Schleppfahrzeug zu finanzieren. Wir hatten dazu beschlossen, dass jeder eine Einlage von 1.000 Euro mitbringt, um diese Anschaffungen zu ermöglichen. Mit den Mitgliedsbeiträgen sowie den Tagesmitgliedschaften der Gastpiloten, so der Plan, wollten wir die laufenden Kosten decken und Rücklagen für eine Ersatzwinde schaffen, wenn die alte „fertig“ ist. Dazu reicht die Zahl von 15 Mitgliedern nicht ganz

aus. Wir wollen daher noch zwei bis drei weitere Mitglieder aufnehmen und überlegen, die Gebühren für die Gastpiloten vorab zu kasieren.

**2. Bodenfremheit:** Der östliche Teil der Schleppstrecke mit seinem starken Grasbewuchs beschädigte den Auspuff am Lupo. Wieder half Hans Springer mit seinem Maschinenpark. Er fräste und ebnete den Weg ein. Der Grasbewuchs war anschließend deutlich geringer. Carsen reparierte derweil den Auspuff.

**3. Matsch:** Nach langen Regenphasen dauert es länger als erwartet, bis unsere Schleppstrecke soweit abgetrocknet ist, dass wir sie guten Gewissens befahren können. Da geht uns der eine oder andere gute XC-Tag durch die Lappen.

**4. Fruchtfolge:** Ein im wahrsten Sinne des Wortes „großes Problem“ ist der Mais. Er schränkt die Sicht und den Verlauf des Schleppseils ein. So stark, dass es im zweiten Jahr manchmal ein Problem war.

ANZEIGE



**free.aero**  
DAS INTERNATIONALE MAGAZIN FÜR GLEITSCHIRM- UND MOTORGLEITSCHIRMPILOTEN. FOR FREE.

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

- Das internationale Gleitschirm-Magazin
- Kostenlos in verschiedenen digitalen Formaten
- Auf Deutsch, Englisch, Französisch
- Tests
- Flugtechnik
- Physiologie und Psychologie für Piloten
- Technologie
- Reportagen
- Fotos der besten Gleitschirm-Fotografen



↓ Die Montage der Abrollwinde auf der Anhängerkupplung funktionierte schlecht. Mit Eigenleistungen wurde sie nach innen verlegt.



## Tipps zur Gründung einer Windenschlepp-Gemeinschaft

### Einfach machen!

Die Anzahl der Berge bzw. Hangfluggelände sind mehr oder weniger begrenzt. In etlichen Geländen muss man bereits jetzt Schlange stehen! Das Potenzial möglicher Schleppgelände ist hingegen noch riesig. Und das Potenzial fürs Fliegen im Flachland ebenso.

### Gelände

Ein geeignetes Gelände ist die Voraussetzung, um mit dem Projekt Schleppgemeinschaft überhaupt erst zu starten. Idealerweise eben, frei angeströmt, hindernisfrei (auch in der Umgebung), in Hauptwindrichtung ausgerichtet, ohne Einschränkungen durch Naturschutz, mit möglichst wenigen Einschränkungen durch Lufträume sowie einigermaßen weit entfernt von Siedlungen oder Wohnhäusern.

### Engagement & Ziele

Aus dem Artikel geht klar hervor, dass man etwas für sein Glück tun muss. Mehr noch als ein klassischer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein erfordert eine Windenschleppgemeinschaft das Engagement eines jeden Mitglieds. Das muss jedem klar sein. Passiv mitschwimmen ist nicht! Dabei verfolgen im Idealfall alle mehr oder weniger die gleichen Ziele. Nur wenn man sich einig ist, wird das Ganze zum Erfolg. Also: Ziele aufschreiben!

### Zuverlässigkeit

Allen Mitmachern muss klar sein, dass Zuverlässigkeit extrem wichtig ist, damit es klappt. Wenn sich sieben oder acht Leute zum Schleppen treffen und drei oder vier nicht auftauchen, gerät alles ins Wanken.

### Welche Winde?

Informiert euch gut, bevor ihr euch für eine bestimmte Winde entscheidet. Die Dinger kosten eine Menge Geld und es gibt nicht DIE eine beste Winde. Die bestimmenden Faktoren sind das Schleppgelände selbst und die Anzahl der zu erwartenden Schleppe. Seit 2021 gibt es übrigens auch ein Förderprogramm des DHV. Bis zu 1.500 Euro gibt es als Zuschuss. [www.dhv.de/fileadmin/user\\_upload/aktuell\\_zu\\_halten/Gelaende/DHV\\_Foerderung\\_E-Winden\\_-\\_Finale\\_Fassung\\_06-2021.pdf](http://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/Gelaende/DHV_Foerderung_E-Winden_-_Finale_Fassung_06-2021.pdf)

### Organisation des Schleppe

Es ist verdammt ärgerlich, wenn sich zehn Leute zum Schleppen treffen, um dann zu merken, dass der Autoschlüssel, das Ersatz-Sollbruchglied oder etwas anderes Elementares fehlt. Eine Checkliste hilft, derlei Frust zu vermeiden.

### Vor Ort

Kümmert euch um die Anlieger und informiert sie – am besten schon bevor es überhaupt losgeht! Es gilt, dass sie die „bunten Punkte am Himmel“ als etwas Schönes, Bereicherndes empfinden – und nicht als etwas Störendes. Gibt es erst mal Unruhe oder gar Ärger, sind die Wogen viel schwerer zu glätten.



Das Dumme an der Sache: Wir können daran nichts ändern.

**5. Halterung der Winde:** Mit der Winde sind wir alles in allem zufrieden – mit der Halterung auf der Anhängerkupplung waren wir es nie. Immer wieder verrutschte sie, musste neu justiert und nachgezogen werden. Außerdem verstaubte sie fürchterlich! Auch dieses Problem konnte Carsten lösen: Er baute beim Lupo die Rücksitzbank aus, schnitt ein Loch ins Dach, und jetzt befindet sich die Parawinch im Innenraum. Das ist zwar nicht wirklich leise und der Lupo zu nichts anderem als dem Schleppen benutzbar, aber es geht schon.

**6. Anlieger:** Durch aktive Öffentlichkeitsarbeit (Gemeindeblatt, Infoveranstaltung) informierten wir die Bürger von Aying über unser Tun. Sowohl am Ost- als auch am Westende befinden sich in einiger Entfernung je ein Reiterhof. Während uns die Pferde auf dem einen

← Mehrere Windsäcke visualisieren nicht nur Windverhältnisse entlang der Schleppstrecke, sie sind auch zusätzliche „Hinweiszeichen“ für Spaziergänger, Radler und Reiter, dass geschleppt wird.

Hof komplett ignorieren, werden jene auf dem anderen von uns gestört – so jedenfalls die Wahrnehmung der Besitzer. In unserer Wahrnehmung verhalten sich die Pferde an beiden Enden genau gleich. Wir versuchen, im Dialog für „guten Wind“ zu sorgen.

**7. No-Shows:** In der Touristik-Branche heißen jene Passagiere, die zwar ihren Flug gebucht haben, aber dann nicht auftauchen, „No-Shows“. Auch wir haben immer wieder Gastpiloten, die nicht auftauchen, nur haben sie anders als im Luftverkehr ihr Ticket nicht vorab gelöst. Besonders ärgerlich: Wir wissen es so lange nicht, bis der Schlepptag beginnt. Folgen: a) Andere Piloten müssen aufs Schleppen verzichten, weil wir ihnen abgesagt hatten; b) Wir haben ein Loch in der Kasse. Wir werden uns überlegen müssen, wie wir das regeln. Vorab kassieren? Wie würde das von den Gästen aufgenommen?

**Fazit: Flachland macht Freude!**

Und wie sieht mein persönliches Fazit aus? Die wichtigste Erkenntnis: Flachland macht Spaß, viel sogar! Es ist neu für mich, ich kann sehr viel lernen und es ist das erhoffte entspannte Fliegen. Zu meiner Überraschung hieß es oft nicht „Berg oder Flachland?“, sondern „Flachland anstatt Berg“. Wenn es mir in den Bergen zu windig erscheint, ist es im Flachland manchmal echt OK. Das gilt auch für leichte Föhnlagen. Außerdem ist im Gebirge der erste Tag einer Rückseite oft von niedrigbasiger Bewölkung geprägt, die die Arbeitshöhe drastisch reduziert. Im Flachland hingegen reicht sie oft schon aus.

Die ganz großen Ziele für uns Aying Adler heißen Bodensee und Tschechische Republik. Schaumermal... ☞



**DER AUTOR**

Till Gottbrath zog der Liebe zu den Bergen wegen in den Chiemgau. Der leidenschaftliche Streckenflieger fand im Flachland eine wunderbare Ergänzung zum Alpinfliegen. Erkenntnis: „Nicht entweder oder, sondern sowohl als auch.“



*Mitmachen bei den Fl-Aying Eagles*

München: Mit der S-Bahn zum Fliegen

Interessant für alle Münchner: Die Fl-Aying Eagles nehmen noch ein paar wenige Mitglieder auf. Mehr dazu auf <https://fl-aying-eagles.de>.

Infos für Gastpiloten: Auf <https://fl-aying-eagles.de/gastbereich/> kann man sich für den Schleppalarm anmelden. Über eine Signalgruppe informiert der Verein über Schleppbetrieb.