

ENTSCHEIDEND IST EFFIZIENTES EXPLOITER LES THERMIQUES DE M



Andy Jäggi auf dem Rückweg kurz vor Bellwald. Andy Jäggi sur le chemin du retour, juste avant Bellwald.

 **Andy Jäggi** 

Der Fluglehrer Andy Jäggi geht für einmal mit einem A-Schirm und Sitzgurtzeug auf Strecke. Das Resultat überrascht ihn gleich zweimal. A-Schirme haben Potenzial! Die limitierenden Faktoren liegen woanders. Ein Erfahrungsbericht.

Ich sitze auf der Fiescheralp. Die ersten Streckenflieger ziehen von der Riederalp über mich hinweg. Die Thermik ist an. Aber ich bin nicht in Eile. Für einmal will ich keine persönlichen Rekorde brechen. Daher kann ich die erste Stunde des Thermiktages ruhig für ein Briefing mit Streckenflug-Einsteigern aufwenden. Zudem habe ich heute ein spezielles Projekt. Ich will mit einem A-Schirm und Sitzgurtzeug auf Strecke.

Thermikfliegen macht den Unterschied

Meinen Schülern erzähle ich oft, man brauche keinen Hochleister zum Streckenfliegen. Zu schnell liebäugeln sie mit einem B-Schirm und Liegegurtzeug. Ich ermutige sie jedoch, mit ihrem A-Schirm die Welt des XC-Fliegens zu erkunden. Für Flüge bis 100 km zählt zu 90 Prozent der Pilot. Die Ausrüstung ist weniger wichtig. Schliesslich sind Genusspiloten die Hälfte des Tages am Thermiksuchen und Aufdrehen. Entscheidend ist also das effiziente Thermikfliegen, nicht die Gleitleistung. Auf den Gleitstrecken zwei Minuten zu gewinnen ist schwierig (siehe Box). Zwei Minuten früher den Hammerschlauch finden und effizient zur Basis aufdrehen: reine Übungssache.

Andy Jäggi, instruteur de vol libre, se lance dans un vol de distance avec une aile A et une sellette position assise. Le résultat le surprend doublement. En classe A, les ailes ont du potentiel! Les facteurs limitatifs se trouvent ailleurs. Témoignage.

Assis à la Fiescheralp, j'observe les premiers pilotes de distance qui me survolent en provenance de la Riederalp. Les thermiques ont démarré. Mais je ne suis pas pressé. Je ne veux pas battre de record personnel, pour une fois. Je peux donc tranquillement consacrer la première heure de cette journée thermique à un briefing avec des débutants en vol de distance. De plus, j'ai un projet particulier, aujourd'hui. Je veux partir en cross avec une aile A et une sellette position assise.

Le vol thermique fait la différence

J'explique souvent à mes élèves que le vol de distance ne nécessite pas une aile haute perf. Ils caressent trop vite l'idée d'une aile B avec une sellette position allongée. Je les encourage alors à découvrir le monde de la distance avec leur aile A. Jusqu'à 100 km, la réussite d'un vol repose à 90 % sur les épaules du pilote et l'équipement joue un rôle moins important. Au bout du compte, les pilotes de loisir passent la moitié de la journée à chercher et à enrouter les thermiques. L'efficacité en vol thermique, et non la finesse, fait donc la différence. Gagner deux minutes sur les passages en vol plané s'avère difficile (voir l'encadré);

THERMIKFLIEGEN

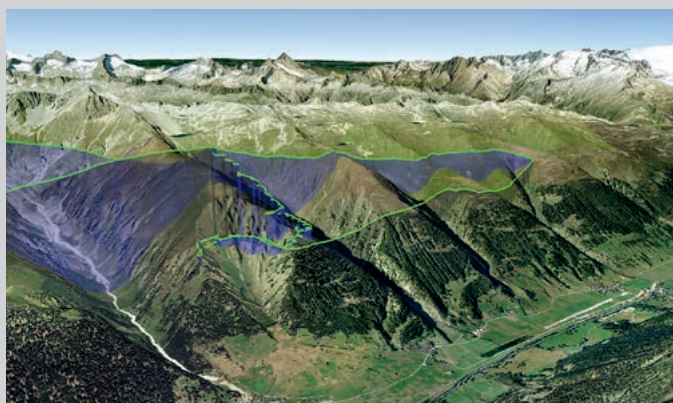
MANIÈRE EFFICACE S'AVÈRE DÉTERMINANT

Streckenfliegen mit A-Schirm und Sitzgurtzeug

Vol de distance avec une aile A et une sellette position assise

Abb. 1: Baustelle wegen eines Gleitflugs nach dem Prinzip Hoffnung.

Ill. 1: Chantier à cause d'un vol plané sacrifié au principe de l'espoir.



Gegen 11 Uhr entlasse ich die Kursteilnehmer zu ihren XC-Abenteuern und starte. Der Hausschlauch beamt mich auf 3100 m, und ich setze zur ersten Querung nach Bellwald an. Wie hoch werde ich ankommen? Mein inneres «Gleit-o-Meter» ist auf Hochleister geeicht ... Soll ich jetzt ebenfalls erste Stufe beschleunigen? Besser nicht. Die Polare eines A-Schirms ist nicht so flach, dass sich das lohnen würde. Dabei habe ich extra Gamaschen angezogen, damit es beim Beschleunigen nicht von unten in die Hosenbeine reinzieht. In Bellwald treffe ich mit 2400 m Höhe ein. Längstens über der Baumgrenze. Ein anderer Pilot zeigt mir die Thermik; das vereinfacht mir den Anschluss.

Die Grimsel-Schlange beisst

Und schon mache ich den ersten Fehler. «Immer bis zur Basis aufdrehen» habe ich soeben noch meinen Schülern gepredigt. Und nun fehlt mir selber die Geduld dazu, und ich fliege weiter – und habe Glück. Im Geradeausflug kann ich Steigen mitnehmen und die 3000er-Grenze wieder knacken. Berauscht gleite ich weiter Richtung Grimselpass. Und mache den nächsten Fehler. «Setzt euch eine Minimalhöhe von 2500 m, darunter müsst ihr um jeden Preis Höhe machen, selbst in schwacher Thermik» war ein weiterer Merksatz in meinem Briefing heute Vormittag. Ich bin zu optimistisch und gleite in guter Hoffnung bis auf 2000 m runter. Dort beisst mich die Grimsel-Schlange! Ich wende vor dem Grimsel und muss eine Viertelstunde basteln, um wieder aufzudrehen (Abb. 1).

trouver une pompe canon deux minutes plus tôt et l'enrouler de manière efficace jusqu'à la base nécessite juste de l'entraînement.

Vers 11 h, j'abandonne les participants au cours à leurs aventures XC et décolle. La pompe maison me téléporte à 3100 m et j'entame la première traversée, direction Bellwald. À quelle altitude vais-je arriver? Mon «planomètre» intérieur reste calibré sur «haute perf»... Accélérer jusqu'au premier niveau? Je ne pense pas. Compte tenu de la polaire courbée d'une aile A, ça ne vaut pas le coup. J'ai pourtant enfilé exprès des guêtres pour éviter les courants d'air à travers les jambes du pantalon. J'atteins Bellwald à 2400 m, bien au-dessus de la limite de la forêt. Un autre pilote m'indique les thermiques et me facilite la correspondance suivante.

La morsure du serpent du Grimsel

Je fais alors ma première erreur. «Toujours enrouler jusqu'à la base» – je viens de le prêcher à mes élèves. Et voilà que je n'ai pas moi-même la patience de le faire. Je poursuis et j'ai de la chance. Je vole tout droit et continue à monter, ce qui me permet de passer à nouveau la barre des 3000 m. Grisé, je file vers le col du Grimsel. Où je fais une deuxième erreur. «Fixez-vous une altitude minimale de 2500 m, en-dessous, vous devez à tout prix refaire de l'altitude, même dans des thermiques faibles», encore un conseil prodigué lors de mon briefing le matin même. Trop optimiste et plein d'espoir, je glisse jusqu'à 2000 m, où je me fais mordre par le serpent du Grimsel. Je vire donc avant le

Abb. 2: 45 km Gleitstrecke ohne Thermikkreis.

Ill. 2: Une distance de 45 km sans enrouler une seule fois.



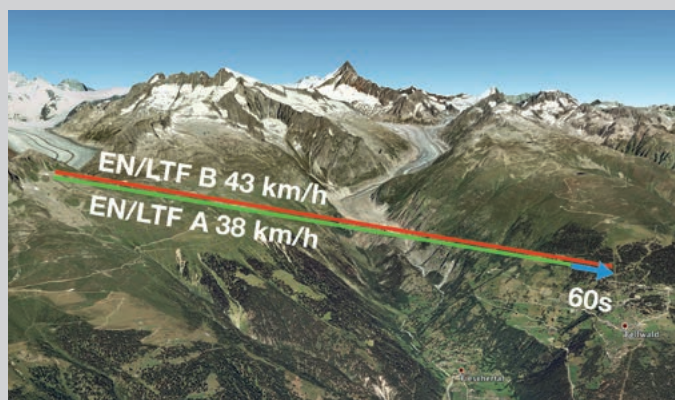
Abb. 3: 119 km in viereinhalb Stunden.

Ill. 3: 119 km en 4 h 30 min.



Ohne Gegenwind fliegt ein B-Schirm halb beschleunigt mit derselben Gleitzahl wie ein A-Schirm unbeschleunigt. Der B-Schirm gewinnt 60 Sekunden – das entspricht drei Kreisen in der Thermik.

Sans vent contraire, une aile B accélérée au premier niveau vole avec la même finesse qu'une aile A non accélérée. L'aile B gagne alors 60 secondes – soit trois tours dans une pompe thermique.



Auf 5 km Gleitstrecke (Fiescheralp–Bellwald) verliert ein A-Schirm gerade mal 70 m mehr Höhe als ein B-Schirm. Das entspricht drei Kreisen in der Thermik bei 1,5 m/s Steigen.

Sur une distance de 5 km en vol plané (Fiescheralp–Bellwald), une aile A perd tout juste 70 m d'altitude par rapport à une aile B. Cela correspond à trois tours dans une pompe thermique avec un taux d'ascension de 1,5 m/s.



Dann wird es effizient. Das Goms trägt so gut, sodass ich von Münster via Fiesch und Brig bis eingangs Lötschental ohne einen Thermikkreis fliegen kann (Abb. 2). Immerhin 45 km! Im Steigen fliege ich jeweils etwas angebremst, um lang in steigender Luft zu fliegen. In ruhiger Luft gleite ich im besten Gleiten mit ganz(!) gelösten Bremsen. Sobald das Vario mehr als 2,5 m/s Sinken anzeigt, beschleunige ich erste Stufe.

Die beste Linie suchen

Mir ist kalt. Trotz langer Unterhose und Skihose unterkühle ich. Mit ein Grund, nie aufzudrehen, sondern knapp über dem Waldrand die beste Linie zu suchen. So überhole ich einige B- und C-Schirme, die zwar gut Thermik drehen, aber eine schlechte Linie gleiten. Ich bin selber erstaunt, wie weit ich ohne Thermikkreisen komme. Ein Grund dafür dürfte auch sein, dass mich der Schirm null fordert, und ich mich voll auf die beste Linie konzentrieren kann. Eine interessante Lektion!

Ich bin überzeugt, dass die Piloten viel besser fliegen, wenn sie vom Schirm nicht überfordert werden und sich voll aufs Fliegen konzentrieren können. Ein schnellerer Schirm, der dauernd etwas angebremst wird, kann seinen Vorteil nicht ausspielen. Nur wer beschleunigt auch durch turbulente Luft fliegt, kann das Potenzial seines Schirms ausreizen. Ein Liegegurtzeug mit richtig eingestelltem Beinsack würde vielen

Grimsel et dois bricoler un bon quart d'heure avant de pouvoir remonter (ill. 1).

Ensuite, l'efficacité reprend le dessus. Les Conches portent si bien que je peux voler de Münster à l'entrée du Lötschental via Fiesch et Brigue sans enrouler une seule fois (ill. 2). 45 km, quand même! Quand ça monte, je freine toujours un peu afin de voler longtemps dans l'air ascendant. En atmosphère calme, je glisse avec la meilleure finesse possible, freins complètement (!) relâchés. Dès que mon vario indique un taux de chute supérieur à 2,5 m/s, j'accélère jusqu'au premier niveau.

Chercher la meilleure trajectoire

J'ai froid. Malgré mon caleçon long et mon pantalon de ski, je me refroidis. Raison de plus pour ne pas enrouler et chercher la meilleure trajectoire possible juste au-dessus de la limite de la forêt. Je double ainsi plusieurs ailes B et C qui, malgré une bonne exploitation des thermiques, suivent une mauvaise trajectoire. Je m'étonne moi-même de la distance que je couvre sans enrouler, sans doute aussi grâce à la facilité de mon aile: peu exigeante, elle me permet de me concentrer pleinement sur la meilleure trajectoire possible. Une leçon intéressante!

Je suis persuadé que les pilotes volent bien mieux quand ils ne sont

Querung Riederalp–Foggenhorn. Der Autor freut sich über Feedbacks: andy@chilloutparagliding.com
Traversée de la Riederalp au Foggenhorn. L'auteur attend volontiers vos feedbacks: andy@chilloutparagliding.com



Piloten mehr nützen als ein B-Schirm. Besser einen einfachen Schirm fliegen, dafür während langer Zeit. Schliesslich ist der limitierende Faktor selten der Sonnenuntergang, sondern die Ausdauer. Wer die Hälfte des Flugs Thermik dreht und die andere Hälfte im Trimm-speed mit 30 km/h gleitet, fliegt einen Schnitt von 15 km/h. Macht man das während acht Stunden, wird der 100er locker geknackt.

Über Crans-Montana ist alles abgeschattet. Ich schlottere und verspüre keine Lust auf Kämpfen. Also wende ich und fliege zurück nach Brig. Die SBB-App verspricht den nächsten Zug in 30 Minuten. Ich verzichte aufs Ausgleiten nach Fiesch, sondern spirale 1400 m runter, lande möglichst nahe beim Bahnhof und renne auf den Zug. Erst danach bleibt mir Zeit, das Vario zu checken: 119 km in viereinhalb Stunden mit einem Schnitt von 27 km/h (Abb. 3). Der Tag hätte mehr hergegeben, wäre mir nicht so kalt gewesen. Fortsetzung folgt.

pas surmenés par leur aile et peuvent se concentrer pleinement sur le vol. Une aile rapide mais freinée en permanence ne peut pas déployer tous ses points forts. Une sellette position allongée avec un cocon bien réglé apporterait plus qu'une aile B à de nombreux pilotes. Mieux vaut piloter plus longtemps une aile plus simple. Le soleil couchant constitue rarement un facteur limitatif, au contraire de l'endurance. Quiconque passe la moitié de son vol à enrouler les thermiques et l'autre moitié à glisser à une vitesse trimmée de 30 km/h atteint une moyenne de 15 km/h. Au bout de huit heures, on passe aisément les 100 km.

Au-dessus de Crans-Montana, l'ombre engloutit tout. Je tremble et ne ressens plus aucune envie de me battre. Je fais donc demi-tour et reviens vers Brigue. L'appli des CFF annonce le prochain train dans 30 minutes. Je renonce à rallier Fiesch et descends sur 1400 m en spirale avant de me poser près de la gare et de courir pour prendre le train. Puis j'ai enfin le temps de jeter un œil à mon vario: 119 km en 4 h 30 min à une moyenne de 27 km/h (ill. 3). La journée aurait pu s'avérer plus fructueuse si je n'avais pas eu si froid. À suivre...