

DHV-*info*

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

197





Skyperformance Center

DHV-zertifiziertes Training

- DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben
- Fluglehrer mit Zusatzqualifikation
- Professionelle Ausbildungsangebote und Performance Trainings nach DHV-Standards

Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH

Schillerstraße 10, 17192 Waren
Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de
info@norddeutsche-gleitschirmschule.de



AFS-Flugschule GmbH

Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen
Tel. 05621-9690150, 0171-7722516
www.afs-flugschule.de
info@afs-flugschule.de



Hessische Gleitschirmschule Frankfurt Hot Sport Sportschulen GmbH

Am Weimarer See 10, 35096 Niederweimar/Marburg
Tel. 06421-12345
www.hotport.de
info@hotport.de



Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld
Tel. 06654-7548
www.papillon.aero
info@papillon.aero



Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10, 38667 Bad Harzburg
Tel. 05322-1415
www.harzgss.de
info@harzgss.de



Flatland Paragliding

Karlstraße 6, 40764 Langenfeld
Tel. 02173-977703
www.flatland-paragliding.de
info@flatland-paragliding.de



Flugschule Siegen

Eisenhutstraße 48, 57080 Siegen
Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de
info@flugschule-siegen.de



Planet Para - Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim

Augustaanlage 38, 68165 Mannheim
Tel. 0621-9760-5756, 0179-5014142
www.planet-para.de
info@planet-para.de



Flugschule Hironde

Untergasse 27
69469 Weinheim
Tel. 0151-18836000
http://fs-hironde.de
info@fs-hironde.de



Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH Eugen Königer

Hartwaldstraße 65b, 70378 Stuttgart
Tel. 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de



GlideZeit Flugschule Tübingen

Albertstraße 3, 72074 Tübingen
Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de



Flugschule Göppingen GmbH

Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.de



Sky-Team Paragliding Michael Wagner

Schwarzwaldstraße 30, 76593 Gernsbach
Tel. 07224-993365
www.sky-team.de
info@sky-team.de



Drachen & Gleitschirmschule Skytec

Langackerweg 7, 79115 Freiburg
Tel. 0761-4766391
www.skytec.de
info@skytec.de



Gleitschirmschule Dreyeckland

Freiburgerstraße 5, 79199 Kirchzarten
Tel. 07661-627140
www.gleitschirmschule-dreyeckland.de
info@flugschule-dreyeckland.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule

Perlacher Straße 4, 82031 Grünwald
Tel. 089-482141
www.bay-flugschule.de
info@bay-flugschule.de



Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG

Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de



Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee GmbH

Am Balsberg, 83246 Unterwössen
Tel. 08641-7575
www.einfachfliegen.de
office@ppc-chiemsee.de



Freiraum | Achim Joos & Flugschule Luftikus

Bärngschwend 6, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



Flugschule Adventure-Sports

Gilgenhöfe 28, 83661 Lenggries
Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de



Gleitschirmschule Tegernsee GmbH

Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain
Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de
info@gleitschirmschule-tegernsee.de



Flugschule Mergenthaler GmbH

Hindelanger Str. 35, 2. OG, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9970
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de



Flugschule Rohrmeier

Salzweg 37, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9328
www.flugschule-rohrmeier.de
info@flugschule-rohrmeier.de



Flugschule Grenzenlos

Sudetenstr. 1, 87527 Sonthofen
Tel. 0176-24965348
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com



Paragliding Academy

Max-Ostheimer-Straße 4, 87534 Oberstaufen
Tel. 08325-919015
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com



OASE Flugschule Peter Geg GmbH

Auwald 1, 87538 Obermaisstein
Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de



1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH

Am Sandbichl 10, 87669 Rieden am Forgensee
Tel. 08362-37038
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de



Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl

Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth a.d. Donau
Tel. 09482-959525
www.Flugzentrum-Bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de



Flugschule Achensee Eki Maute GmbH

Talstation Karwendelbahn, A-6213 Pertisau
Tel. +43-5243-20134
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at



Flugschule Bregenzerwald Jodok Moosbrugger GmbH

Wilbinger 483, A-6870 Bezau
Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113, A-8962 Gröbming
Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Paragleitflugschule Airsthetik

Badgasse 231/10
A-8970 Schladming
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



Flugschule Aufwind Franz Rehr

Dachstein 52, A-8972 Ramsau
Tel. +43-3687-81880 o. 82568
www.aufwind.at
office@aufwind.at



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg
Tel. +41-41-6370707
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch



Gleitschirmschule Pappus Harald Huber

rue de l'église, F-68470 Fellerling
Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de





**Einen guten Start
ins neue Jahr
und immer Happy Landings**

wünscht Euch das DHV-Team!



52

Die Gleitschirm-Team-Weltmeister 2015 wurden auf der Jahrestagung mit We are the Champions geehrt.



Auf dem HG-Meeting in Buching zeigte Johannes Blacky Schwarz sein Können.

38



48



12



16

INHALT

INFO 197 JANUAR-FEBRUAR 2016

- 8** Buchrezension
PANORAMA gliding europe
- 12** Fotowettbewerb
Die Siegerbilder
- 16** Ski&Fly
Hohe Salve in Tirol
- 20** Hardware
Vom Sinn des Karabinertausches
- 24** Freestyle
Eine kritische Betrachtung
- 28** Sicheres Fliegen
Die Qualität meiner Entscheidungen
- 32** Achtung!
Windgradient im Landeanflug
- 36** Anfängerfreundliche
Fluggebiete
Elfer im Stubai
- 38** DHV HG Meeting
Voller Erfolg im Allgäu
- 42** Wintercheck
Zeit, die Ausrüstung zu prüfen
- 46** Wetter
Winterliche Hochdrucklagen
- 48** Travel & Training
Bayern-Tirol-und zurück
- 52** DHV-Jahrestagung
Konstruktiv, harmonisch
in der Mitte Deutschlands
- 70** DHV-XC 2015
Beeindruckende Leistungen
- 74** XC-Sportlertag
Siegerehrungen und erstklassige
Vorträge in Bild und Ton
- 80** Mentales Training
Besser Starten in fünf Schritten
- 82** Vereine Briefe
Nachrichten
- 94** DHV-Jugend
XC-Camp Piedrahita
- 96** Wettbewerbe
• Kurzmeldungen

STANDARDS

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 10** Neu auf dem Markt
- 96** Shop
- 90** Testberichte
- 97** Impressum
- 99** Versicherungsprogramm

Titelfoto:
Andreas Busslinger
in Lenk im Berner Oberland





Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotspot.de
info@hotspot.de



Paragleitflugschule Airsthetik
Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter
Gardasee/Italien
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at



Flugschule GlideZeit
Trainingsleiter Willy Grau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de



Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute
Achensee/Österreich
Idrosee/Italien
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at



Freiraum
Trainingsleiter Simon Winkler
Gardasee/Italien
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



Sky Club Austria
Trainingsleiter Walter Schrempf
Hallstätter See/Österreich
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com



Flugschule Luftikus
Trainingsleiter Simon Winkler
Gardasee/Italien
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de



Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Josef Lanthaler
Idrosee/Italien
www.aufwind.at
office@aufwind.at



Paragliding Academy
Trainingsleiter Chris Geist
Gardasee/Italien
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com



Flugschule Grenzenlos - Campus Anncy
Trainingsleiter Jürgen Kraus
Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com



DHV empfohlene Simulatortrainings

Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining
Ulrich Rüger Ingenieurbüro
www.activefly.com
Info2010@ActiveFly.com



Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.gforce-trainer.de
office@gforce-trainer.de



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

Events 2016



25. Stubai-Cup

Zum Auftakt der Flugsaison trifft sich die Szene vom 4. bis 6. März 2016 im Stubai-Tal. Gleitschirm-Hersteller präsentieren ihre neuesten Produkte, die zeitgleich zum Probefliegen zur Verfügung stehen. Das Mikroklima beschert meist Flugwetter. Infos: www.stubaicup.at

8. Super Paragliding Festival in Kössen

Vom 26. bis 29. Mai 2016 findet das 8. Super Paragliding Festival in Kössen statt. Veranstalter ist die Flugschule Kössen GmbH in enger Kooperation mit den Kössener Bergbahnen. Auch hier stellen Gleitschirm-Hersteller ihre Neuheiten vor. Das Unterberghorn ist ein ideales Testfluggelände. Infos: www.fly-koessen.at



DHV-Wetterstationen

Aktuelle Informationen

Eine Liste mit den aktuellen Wetterstationen mit Telefonnummern und Links findet ihr auf: www.dhv.de/web/piloteninfos/wetter/dhv-wetterstationen-webcams



Drachenfliegen - Fliegen wie ein Vogel

Tauche ein in die Welt des Drachenfliegens →

www.dhv.de/web/piloteninfos/drachenflug-welt

In der Drachenflugwelt findest Du:

- Ausbildung und Umschulung zum Drachenfliegen
- Schulungs- und Weiterbildungstermine
- Winden- und UL-Schlepp
- Sicherheitsberichte Drachen
- Wettbewerbssport mit interessanten Liveberichten
- Videoclips
- Geschichte des Drachenfliegens



Luftige Begegnungen

Wieder als UN-Dekade Projekt ausgezeichnet

Bereits 2013 wurde die Aktion der Luftsportler geehrt. Die Auszeichnung wird an Projekte verliehen, die sich in nachahmenswerter Weise für die Erhaltung der biologischen Vielfalt einsetzen. Infos: www.luftige-begegnungen.de



Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp (Allgemein, Technik, Betrieb, Ausbildung) gibt Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp wochentags zwischen 10 und 12 Uhr telefonisch. Er ist unter der Telefonnummer 0661-6793480 erreichbar oder per E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de

ePaper

App für DHV-Info

Mit der kostenlosen App FlipViewer mobile für iOS und Android lässt sich das DHV-Info als ePaper-Version von der DHV-Website herunterladen (nur für im Serciveportal registrierte DHV-Mitglieder) und offline auf Mobiles oder Tablets lesen. Wer nur einen oder zwei Artikel benötigt, der kann auch direkt aus der Browser-Ansicht des DHV-Info-ePapers über die Funktion „Seite(n) ausdrucken“ am linken Bildschirmrand bis zu 15 Seiten als pdf-Datei speichern.



Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel. 089-99650947.



NEUER VEREIN

Wir begrüßen herzlich

Schweinfurter Gleitschirmfreunde e.V.
Ralf Morgenroth
Dammweg 9 | 97506 Grafenrheinfeld



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

Fly Magic M

Grenadierstraße 15
13597 Berlin
Tel. 0171-4881800
martin@flymagic.de
www.flymagic.de



LinkingWings Dirk Soboll

Winnertshof 20
47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
dirk@linkingwings.de
www.linkingwings.de



Drachenflugschule Saar

Schneiderstraße 19
66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
drachenflugschule-saar@t-online.de
www.drachenflugclub-saar.de



Flugschule Bergsträßler Drachenflieger

Weinbergstraße 14
68259 Mannheim
Tel. 0151-58041305
flugschule@bergstraessler-drachenflieger.de
<http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de>



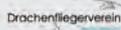
Flugschule Althofdrachen

Postweg 35
76187 Karlsruhe
Tel. 0721-9713370
info@fs-althof.de
www.fs-althof.de



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.

Silcherstraße 20
78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
Norbert.Kotscharnik@t-online.de
www.drachenflieger-spaichingen.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule

Perlacher Straße 4
82031 Grünwald
Tel. 089-482141
info@bay-flugschule.de
www.lern-fliegen.de



Drachenflugschule ZODN-AIR

Zugspitzstraße 49
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174.9206011
peterkind@hotmail.com



Drachenfliegen Tegernsee

Grünboden 1
83727 Schliersee
Tel. 0170-5401144
info@drachenfliegen-tegernsee.de
www.drachenfliegen-tegernsee.de

Flugschule Tegelberg

Sesselbahnstr. 8
87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
flugschule.tegelberg@t-online.de
www.abschweb.net/schule



Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 61
88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
westallgaeuer.flugschule@t-online.de
info@ich-will-fliegen.de
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de



Drachenflugschule Kelheim

Mitterring 25
93309 Kelheim
Tel. 09441-4938
rudi@dfs-kelheim.de
www.dfs-kelheim.de



PANORAMA gliding europe

von Urs Lötscher

Rezension und Fotos Burkhard Martens

Der erste Eindruck: Wow, was für ein mächtiges Buch. Beim Wiegen kamen 2.120 Gramm auf 448 Seiten heraus. Das Format entspricht in etwa Din A4. Der Titel ist ein interessantes Wortspiel aus den Silben des Titels PA – RA – gliding - und beschreibt die Zielgruppe. Eine Mischung aus Fotoband und Flugführer. Ich verfolge seit vielen Jahren Urs Flugberichte im Thermik-Magazin. Mir gefallen die Gebietsbeschreibungen sehr gut. Seine exzellenten Fotos vermitteln einen Eindruck der Landschaft und die Karten ermöglichen die Suche der Start- und Landeplätze auch in eigener Regie. Er beginnt mit einer Gebietsübersicht. Er hat sich für seine Berichte viel Platz genommen. So zeigt er auch Bilder von Startplätzen der Umgebung. Die beeindruckenden Azoren hat er sogar auf 20 Seiten vorgestellt. Dabei sind alle Bilder beschriftet, das ist leider in vielen Büchern und Magazinen nicht immer der Fall.

Meistens geht es nicht um einen einzelnen Flugberg, sondern um ganze Flugregionen, wie z.B. die Toskana, die Pyrenäen, die oberitalienischen Seen, Asturien, Piemont, Venetien, das Friaul, der Jura, Korsika, Sizilien, das Olymp- und Ossagebirge sowie viele weitere Ziele, von denen die meisten im westlichen Alpenbogen, der Schweiz, Norditalien und Frankreich liegen. Zu jeder Flugregion wird etwas zur Geschichte und den dortigen Besonderheiten erzählt, aber auch welches die besten Jahreszeiten und Wetterverhältnisse sind. In einer Übersichtskarte sind alle Start- und Landeplätze eingezeichnet, jeder einzelne Flugberg ist sogar mit einer Google Earth Nahaufnahme mit markiertem Startplatz versehen. Perfekt.

Es gibt aber auch einige bemerkenswerte Streckenflugabenteuer. Seine Pyrenäendurchquerung mit Stefan Box ist etwas für ambitionierte Hike & Fly Cracks. Die Umrundung des Mont Blanc Massivs in fünf Tagen war für mich äußerst anregend. Schön bebildert dargestellt, super. Das muss ich auch mal machen. Eine weitere interessante Geschichte beschreibt er in der Normandie, dort sind neun Startplätze beschrieben. Er schlägt vor sie per Hike & Fly zu verbinden. Eine tolle Idee!

Drei Kleinigkeiten sollen nicht als Makel aufgefasst werden, sondern als Anregung für weitere Auflagen dienen. Auf den Infoseiten wären kurze Infos zu Webadressen



▲ Großes Bild links im Buch oben: Blick vom Titlis zu den Wendendstöcken, rechts davon in Bildmitte die Engstligenalp und Melchsee-Frutt.

► Der Piz Bernina ist der östlichste Viertausender der Alpen. Sein schneebedeckter Vorgipfel sendet gegen Norden eine scharfe Kante aus, welche im Sonnenlicht wie ein gleißender Dachfirst aus Schnee und Eis glitzert. Wie auf Messers Schneide steigen versierte Alpinisten über den Biancograt zum höchsten Gipfel des Massivs auf. Beim Gedanken an die Abgründe beiderseits dieser Himmelsleiter kann man sich eines leichten Schauderns nicht erwehren, selbst aus der Luft und in gebührendem Abstand.



Ein Bildband mit Fluggebietsführer meist abseits des Mainstreams. Wer Inspiration sucht, wird hier fündig. Pyrenäendurchquerung, Mont Blanc Umrundung oder Hike & Fly entlang der Küste der Normandie laden zur Nachahmung ein. Google Earth Aufnahmen mit markierten Startplätzen ermöglichen die Fluggebietsuche in Eigenregie.



oder Telefonnummern von Seilbahnen, Flugschulen, Clubs oder Ansprechpersonen hilfreich. Die Namen in den Übersichtskarten sollten größer geschrieben werden, selbst mit Lesebrille hatte ich Schwierigkeiten. Als Streckenflieger hätte ich mir kurze Hinweise zu Standardrouten im jeweiligen Gebiet gewünscht.

Zusammenfassend kann ich aber nur sagen: Ich bin begeistert, Hut ab, eine gewaltige Leistung, ein tolles Buch. Es motiviert, einige Flugarenen zu erkunden, sei es alleine, in der Gruppe oder als betreuter Ausflug in Verbindung mit Flugschulreisen. Das Buch kostet stolze 59,90 €, ist es aber unbedingt wert. ▢

der Flug rund um den Talspizler herum, Wolfenzieseln würden wir sozwar nicht mehr erreichen, den offiziellen Landesplatz beim Kloster Engelberg aber alleweil. Doch um solche Sorgen müssen wir uns heute nicht kümmern. Die Thermik befördert uns im Handumdrehen weit über den Gipfel hinaus. Fast zu schade, um jetzt einfach nach Wolfenzieseln hinunter zu gleiten. Stattdessen folgen wir der gigantischen Kalksteinmauer vom Tals via Werrdörstöcke bis zur Gadenfluh und so im Glidh in reifem Jambis

elbst, ist der schuttbedeckte Hauptgipfel nicht liegen dieselb wieder einige Meter zurück auf die Inkappe. Hier steht verschwenderisch viel Platz für Befügung. Ganz sanft geht das große Firnfeld vom plateau in einen mittelalten Hang über und erlaubt windigen Verhältnissen einfache Startversuche. Windemik können wir nicht widerstehen und drehen in dem Start links über die Aussichtstasse hinweg auf ab. Wenn wir uns verkalculieren, so bleibt



Bernina
In Tüchführung mit den höchsten Gipfeln der Ostalpen

St. Moritz, zweimaliger Austragungsort der olympischen Winterspiele 1928 und 1948, gehört zu den berühmtesten Kurorten der Alpen. San Moritz, so der rätoromanische Name, liegt 1300 Meter über Meer am nördlichen Ufer des St. Moritzsees, welcher zusammen mit dem Säler- und Silvaplana-See sowie dem Ley-Charfer die Oberrätische Seenplatte bildet. Weisenlichen Anteil am Aufbau des einstigen 500-Seelen Ortes zum mondänen Nobelkurort mit rund 5000 Einwohnern hat neben der exzellenten Lage der nahe Flugplatz Samadun, welcher über betachten internationalen Prominentenaufwändige Autofahrten ins abgelegene Hochtal entsort. Zukommen mit den benachbarten Pontresina und Silvaplana sowie Sils bildet St. Moritz auch eines der bedeutendsten alpinen Sportgebiete der Schweiz. Schneesportler im Winter, Wandere, Bergsteiger und Surfer im Sommer gehören im Oberrätischen zu den häufigsten Gästen. Gleichermittler dagegen trifft man eher selten an, obwohl vor allem der Corvatsch, netz seiner hochalpinen Umgebung blutlich auch für Genussflieger zu empfehlen ist – nicht nur für Piloten, im Sommer werden sich weniger erfahrene Piloten mit tollent an den Vermittlung haters, um der bisweilen starken Thermik und den gefährlichsten Maligawind auszuweichen. Im Winter dagegen ist beides nicht zu befürchten, und der zugehörige Silvaplana-See als Landeplatz für nicht zu verfehlt.

Über dem Silvaplana, im Hintergrund links der Piz Zupin, ganz rechts der Piz Rosaz.



Der Piz Bernina ist der östlichste Viertausender der Alpen. Sein schneebedeckter Vorgipfel sendet gegen Norden eine scharfe Kante aus, welche im Sommerlicht wie ein gleissender Dachfirst aus Schnee und Eis glitzert. Wie auf Messers Schneide benachbarte dieser Himmelsleiter kann man sich eines leichten Schauderns nicht erwehren, selbst aus der Luft und in gebüh-

Gleitschirmfliegen weltweit Dem Himmel so nah

Der Bildband »Gleitschirmfliegen weltweit« von den Profi-Fotografen Andreas Busslinger, Martin Scheel und Felix Wölk illustriert eine einzigartige Reise zu den schönsten Fluggebieten der Welt. Faszinierende Fotos von den Alpen über Kroatien bis nach Island. Auch in Mexiko, Costa Rica, La Réunion, Kenia, Australien oder Nepal lassen sich wunderschöne Gleitschirm-Areale finden. Praktische Infos zu den Fluggebieten helfen bei der Planung vor Ort. Das Buch ist bei Bruckmann und im Buchhandel erhältlich. Preis 29,99 Euro.
Infos www.bruckmann.de



Mentales Training Sicherer und besser fliegen

Sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene und Experten bietet das Buch „Aufwind im Kopf“ zahlreiche Tipps, wie Piloten durch das Mentale Training ihre Fähigkeiten verbessern und ihre Emotionen unter Stress kontrollieren können. Erhältlich im DHV-Shop.
Infos: www.winmental.de

Basisrebell Trackshirt

Wärmere Farben für die kälteren Tage! Ab jetzt gibt es das individuelle TRACK-Shirt neben Neon-Grün auch in einem knalligen Neon-Orange. Im Sortiment mittlerweile auch TRACK-Hoodies und TRACK-Longsleeves. Einfach GPS-Track als .gpx- oder .igc-Datei bei der Bestellung hochladen.
Infos: www.basisrebell.com

ActiveFly-Gleitschirmsimulator Business-Partner gesucht

Der innovative ActiveFly-Gleitschirmsimulator ist ein erprobter Prototyp mit Hardware, Software und Trainingsprogrammen. Seine Einsatzgebiete liegen in Flugschulen als DHV-empfohlene Fortbildung für aktives Fliegen und seitliche Einklapper. Die Fortbildungsprogramme adressieren große Zielgruppen wie Flugschüler und Piloten wenige Jahre nach der Ausbildung, Wenigflieger und Wiedereinsteiger. Ziel der Partnerschaft ist die Weiterentwicklung des Simulators zur Serienreife sowie die europaweite und später weltweite Vermarktung. Der gesuchte Business-Partner benötigt Kompetenz und Kapazitäten zur Entwicklung von entsprechender Hard- und Software sowie für die Vermarktung.
Infos: www.ActiveFly.com



PARA-ZONE Steuerleinen-Muff

Der praktische Begleiter für kalte Tage bietet eine hochwertige 700 CUIN Dauenfüllung in winddichter GORE-TEX Hülle und hält die Hände warm; ohne dabei die Bedienbarkeit von Steuergriff und Instrumenten einzuschränken. Ein Fach für Heatpacks bietet zusätzlichen Komfort. Zu einem kleinen Sack komprimiert, passt er in jedes Gepäck. Preis: 69 Euro (Paar).
Infos: www.para-zone.de/muff

NOVA Stilvoll in der Luft und am Boden

Novas neuer Hoody eignet sich zum Fliegen wie für Après Fly. Der Kapuzenpulli erfreut dabei nicht nur das Auge, sondern auch Haut und Nase. Denn neben pffiffigen Schnitten und schönen Farbkombinationen sorgt der Materialmix aus Baumwolle, Modal und Tencel für viel Tragekomfort und wirkt geruchshemmend. Preis: 89 Euro bei Nova-Flugschulen oder im Nova-Webshop.
Infos: www.nova.eu





Air Design Rucksack Light

Der richtige Rucksack ist ein wichtiger Ausrüstungsgegenstand am Berg. Im Hike & Fly Bereich steht das geringe Gewicht im Vordergrund. Gefertigt aus strapazierfähigem Tuch wiegt der Rucksack Light nur ca. 530

Gramm. Mit einem Volumen von 65 Litern bietet er genügend Stauraum für eine vollwertige Leichtschiirmausrüstung.

Preis: 96,- Euro inkl. MwSt. Infos: www.ad-gliders.com

ADVANCE Tech-Shirt

Leicht, schlicht und bequem. Die Dry-Comfort-Technologie sorgt für Feuchtigkeitstransport, damit das Shirt schnell trocknet. Gleichzeitig kühlt sie bei Hitze. Außerdem ist ein Sonnenschutz bis 50+ integriert.

Infos: www.advance.ch



Neu mit DHV-Musterprüfung -

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de in Technik



Advance Alpha 6

Der Gleitschirm Advance Alpha 6 des Herstellers ADVANCE Thun AG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen 22, 24, 26, 28 und 31 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.advance.ch



MAC Para Charger

Der Gleitschirm Mac Para Charger des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in in den Größen 25 und 28 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com



Litespeed RX TECHNORA

Der Hängegleiter Litespeed RX TECHNORA des Herstellers Moyes Delta Gliders Pty Ltd hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3 nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS in den Größen 3, 3.5, 4 und 5 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.moyes.com.au

Fotowettbewerb



Platz 1 Gleitschirm - Felix Bässgen am Kandel

2015

Die Siegerbilder.
Alle gültigen Einsendungen
gibt es wieder auf www.dhv.de



Platz 2 Gleitschirm - Renate Brümmer in Løkken



Platz 3 Gleitschirm - Udo Berndt in Börry



Platz 1 Drachen - Udo Maier in Winterberg

Fotowettbewerb 2015



Platz 2 Drachen - Ulf Wigger in Laragne



Platz 3 Drachen - Tobias Bauer in Castelluccio



Carven im Schnee und in der Luft

Auf der Suche nach geeigneten Ski&Fly Gebieten besuchten wir im vergangenen Winter die Hohe Salve in Tirol. Die Kombination aus Fliegen und Skifahren, letzteres selbst bei Nacht, hat uns überzeugt.

Text und Fotos Fredegar Tommek

Nach genussvollen Schwüngen ins Gurtzeug wechseln und den Tag mit einem Panoramafly mit Blick auf den Wilden Kaiser beenden.





Kurze Wege, gute Start- und Landebedingungen und ein großes Pistennetz machen Söll zu einem attraktiven Ski&Fly Spot.

Der Hochglanzprospekt des Tourismusverbands Wilder Kaiser verspricht das größte Skigebiet Österreichs. Und in der Tat lässt ein Blick auf die Pisten-Übersichtskarte erahnen, dass selbst geübte Abfahrer mehrere Tage benötigen, um die insgesamt 280 Pistenkilometer hinter sich zu bringen. Die Orte Going, Ellmau, Scheffau und Söll, alle nahe gelegen am Wilden Kaiser, bilden im Verbund mit den Kitzbüheler Alpen diese gigantische Ansammlung aus Liften, Pisten und Beschneiungsanlagen.

Wir haben für einen winterlichen Besuch das übersichtliche Söll ausgewählt. Nicht zuletzt darum, weil von hier aus die Startplätze an der Hohen Salve günstig zu erreichen sind.

In erster Linie macht Söll mit seiner beleuchteten Skipiste von sich reden. Neigt sich der übliche Winter-Skitag gegen 16.00 Uhr dem Ende zu, gehen hier die Lampen an und der gemeine Büromensch mit fixer Arbeitszeit carvt noch schnell auf einen Nachtschwung über die blaue Piste. Bis 22.30 Uhr lässt es sich von Mittwoch bis Samstag auf zehn Kilometern im Flutlicht bretterln und auch rodeln. Der Hexenritt ist die deutlich sportlichere Variante der beiden bestens präparierten und beschneiten Rodelbahnen.

Perfekte Flugbedingungen

Der Landeplatz in Söll liegt direkt am großen Parkplatz des Skigebiets und ist nur wenige hundert Meter entfernt von der Talstation. Wir haben also mit unserem Equipment auf dem Rücken nur kurze Wege, bevor uns die Kabinenbahn mit einem Umstieg von 700 Metern im Tal auf die Hohe Salve (1.800 Meter) bringt. Hier oben ist der Start rund um die markante Antenne praktisch in alle Himmelsrichtungen möglich (S-SW, W-NW, NO-SO). Der Hauptstartplatz Richtung Süden ist von der normalen Skipiste getrennt und wird im Winter regelmäßig von den Pistenbullis präpariert. Alternativ ist es geduldet, seitlich der Piste zu starten, wenn der normale Skibetrieb nicht gestört ►



Basics zum Ski&Fly Gebiet Söll

Skigebiet: www.skiwelt.at, **Bergbahn:** www.hohe.salve.at

Tourismusbüro Söll: www.wilderkaiser.info

Kinderbetreuung KiKo: www.kiko-soell.at

Fliegertreff: Anlaufstelle für Gleitschirmflieger, die zum ersten Mal im Gelände sind, ist die Holzhütte des Tandemunternehmens Fly2, direkt unterhalb des Restaurants auf der Hohen Salve. Wolfgang und seine Tandem-Profis geben gerne Auskunft (www.paragliding-fly2.at) zu den tagesaktuellen Start- und Flugmöglichkeiten. Leider gibt es aktuell keine geeignete Beförderungsmöglichkeit für Drachenflieger.

Restaurant-Tipp: Empfehlen können wir das Bella Vita aufgrund des hervorragenden Essens bei vorbildlichem Service und nur wenigen Euro Aufpreis. Auch für Freunde der Afterski-Party-Kultur ist in Söll etwas geboten. Im Winter sind viele Engländer vor Ort und sorgen für entsprechende Stimmung in den einschlägigen Pubs.

Bade- und Saunalandschaft: www.kaiserbad.com



wird. Im Zweifelsfall bitte die lokalen Tandempiloten von Fly2 fragen. Starten wir bei leichtem Südwind, so ergeben sich zwei Flugrouten und Landemöglichkeiten. Mehr oder weniger im Geradeausflug und parallel zur Kabinenbahn geht es runter nach Hopfgarten. In Verlängerung über die Talstation hinaus queren wir im Tal noch ein Bahngleis und die Hauptstraße (B170), an der sich der Landeplatz befindet. Ein direkter und leichter Flug mit keinen besonderen Anforderungen bei dem großen Landeplatz mit Windsack. Dürfen wir bei leichtem Südwind und schwacher Winterthermik kein starkes Lee erwarten, ist es ebenso unproblematisch, gleich nach dem Start Richtung Süden rechts ums Eck, also in die nördlich ausgerichtete Seite der Salve, und damit Richtung Söll zu fliegen. Wem auf dem Flug dorthin der Blick und die Landschaft rechter Hand am Boden bekannt vorkommt, der muss sich die Frage gefallen lassen, ob er womöglich ein Freund der TV-Serie Bergdoktor ist? Genau hier ist die Heimat des ZDF Klassikers und natürlich gibt es Extrapunkte, wenn der eigene Schirm im Hintergrund der Handlung rund um Bergdoktor und Frauenversther Martin Gruber alias Hans Sigl am Himmel erscheint. Sollte das ZDF gerade eine Drehpause einlegen, darf

Ein Wintertag muß mit Sonnenuntergang noch nicht zu Ende sein: Ein Konzert mit den Cowboys von The Boss Hoss und die flutlicht-beleuchtete Abfahrt in der Skiwelt bei Söll.

selbstverständlich auch der erhabene Ausblick auf den Wilden Kaiser genossen werden.

Seit 18 Jahren, Sommer wie Winter, befliegt das Tandemunternehmen Fly2 den Berg. Der aktuelle Chef, Wolfgang Dörfler, kennt die Vorzüge seines Gebiets: „Die Hohe Salve ist nicht nur für uns als Tandemunternehmen der ideale Ausgangspunkt mit einer genialen Infrastruktur: Kurze Wege vom LP zur Bahn und Startmöglichkeiten in alle Richtungen. Natürlich ist die Salve aufgrund der exponierten Lage etwas windanfällig, was wir aber gegebenenfalls sehr einfach umgehen, indem problemlos etwa 50 Meter tiefer gestartet wird. Der starke Wind auf der Kuppe schwächt

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero



Hoppe, hoppe
Reiter ...

Start- und Landeplätze

Es gibt diverse Startmöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen am Gipfel der Hohen Salve unterhalb des Restaurants, bzw. in Sichtweite des markanten Sendemasten.

Windrichtungen S – SO (in der Nähe des Gipfelkreuzes), W – NW, NO-SO
N 47° 27'51", O 12° 12'09", Höhe: ca. 1.800 Meter

Landeplatz Söll: N 47° 30'04", O 12° 11'46", Höhe: 697 Meter

Großer, unkomplizierter LP mit Windsack zwischen Kreisel vor Söll-Zentrum und der Talstation Söll, direkt am ersten Parkplatz. Zu beachten ist die Hochspannungsleitung in Richtung Talstation. Nur den örtlichen Tandempiloten ist die Landung zwischen den Kinderliften gestattet.

Landeplatz Hopfgarten: N 47° 26'44", O 12° 09'27", Höhe: 602 Meter

Länglicher Landestreifen mit Windsack parallel zur Bundesstraße B170 und zur Brixentaler Ache.

sich dort oft zu besten Soaring-Bedingungen ab. Auch vor Föhnlagen sind wir vergleichsweise gut geschützt, da es kein durchgehendes Nord-Süd-Tal in der nahen Umgebung gibt.“ Im Winter bieten sich also für Schirme die Standard-Flüge nach Söll oder nach Hopfgarten an, während es für XC-Freunde schon früh im Jahr Richtung Wilder Kaiser, Fellhorn, Lofer oder ins Pinzgau geht. Im Juni 2014 wurde das erste (bekannte) 200er FAI Dreieck von der Hohen Salve aus geflogen (Michael Nussbaumer am 08.06.2014 über 203 km auf www.xcontest.org).

Winterliche Rundreise

Wer die Flugmöglichkeiten im Rahmen des verbundenen Skigebietes etwas ausdehnen möchte, dem empfehlen lokale Piloten folgende Tagestour: Gestartet wird in Söll mit der Auffahrt auf die Hohe Salve. Richtung Südosten wird dann nach Brixen im Thale geflogen. Von dort wird die nächste Auffahrt mit der SkiWeltBahn auf die Choralpe (ca. 1.820 Meter) gewählt. Nun gleitet man ab Richtung Hopfgarten (LP wie beschrieben). Im Normalfall ist der Gleitflug auch mit aktuellen A-Schirmen machbar und es lässt sich ausgiebig testen, ob die angegebene Gleitzahl tatsächlich auch in der freien Wildbahn erflogen wird. Bei ungünstigen Bedingungen wird alternativ eine Zwischenlandung in Westendorf eingelegt. Von dort würde es dann mit Autostop oder Bus nach Hopfgarten weitergehen. Die Hopfgartenbahn ist in wenigen Geh-

minuten vom LP aus erreicht und schnell sind wir wieder auf der Hohen Salve. Jetzt noch ein abendlicher Abgleiter nach Söll und unsere kleine Wintertour ist erfolgreich abgeschlossen.

Kids in der KiKo

Einen Service der ganz besonderen Art, den Flieger-Mamis und -Papis sicher zu schätzen wissen: Seit Dezember 2014 haben Kinder eine tolle Aufenthaltsmöglichkeit in der ehemaligen und historischen Kornkammer, direkt an der Talstation in Söll gelegen. In der liebevoll und neu ausgestatteten KiKo werden Kinder ab drei Jahren professionell und abwechslungsreich betreut. Im Winter übernimmt dies das Personal der örtlichen Skischule. Der Nachwuchs gewinnt seine ersten, spielerischen Erfahrungen auf der Hexenwiese und nutzt dabei kleine Schlepplift- und Ziehlifte. Im Sommer stehen Tierbesichtigungen und der Besuch des Hexenwassers auf dem Programm. Dahinter verbirgt sich ein Familienerlebnis mit rund 60 Stationen, auf denen Wasser und Natur spielerisch erlebt und entdeckt werden. Da Abfahrtspiste und Landeplatz in unmittelbarer Nähe zur KiKo liegen, lässt sich im Laufe des Tages immer wieder einmal ein Blick auf den Nachwuchs werfen. Ist er gutgelaunt, die Buxe noch trocken und auch sonst bestens beschäftigt, dürfen sich Mama und Papa wieder entspannt ihrem Vergnügen am Berg widmen. Die Kinderbetreuung kostet ab ca. 25,- Euro pro Tag und sollte rechtzeitig angemeldet werden (www.kiko-soell.at). ▢

Anzeige



FLUGSAFARI NAMIBIA

das größte Gleitschirmabenteuer der Gegenwart!
Auch für Begleitpersonen ein Traumurlaub.
November - März





Sky Club Austria
Paragliding School & Adventures Namibia
www.skyclub-austria.at
office@skyclub.austria.at
Tel 0043/3685/22 333

Vom Sinn des Kar

Karabiner haben eine eingeschränkte Nutzungsdauer. Je nach Bauart wird von den Herstellern ein Austausch nach zwei bis acht Jahren empfohlen. Piloten sollten sich daran halten.

Text und Fotos Lucian Haas

Jeder Pilot nutzt sie, doch die wenigsten machen sich Gedanken darüber: die Karabiner. In der Regel findet man an jedem neu gekauften Gurtzeug schon ein installiertes Paar und wird dieses auch der Bequemlichkeit halber verwenden. Doch spätestens nach zwei Jahren Flugpraxis sollte man einmal ein paar Gedanken an die Karabiner verschwenden. Schließlich hängt man sein Leben an das Stück Metall. Und auch wenn die Bruchlasten laut den Spezifikationen sehr weit über die eigenen Gewichtsgrenzen im Flug hinaus reichen, muss man sich eines bewusst sein: Karabiner altern und sollten sicherheitshalber in gewissen Abständen ausgetauscht werden.

Es ist knapp 15 Jahre her, da sorgte eine Reihe von Karabinerbrüchen für Aufruhr in der Gleitschirmszene. Der DHV initiierte damals Sicherheitsuntersuchungen und kam zu der Erkenntnis: Ein deutlich erhöhtes Bruchrisiko bestand nur für einen bestimmten Karabinertyp. Es handelte sich um eine spezielle Ausführung der Gurtzeugkarabiner ParaFly Automatic von AustriAlpin, und zwar solche, die mit einer glänzenden und besonders harten Chromoberfläche veredelt waren. Kleine Risse in diesem Finish konnten sich besonders schnell in den tragenden Aluminiumkörper fortsetzen. Karabiner dieser Art wurden daraufhin per Sicherheitsmitteilung gegroundet, vom Markt genommen und durften nicht mehr verwendet werden.

Die Analysen des DHV brachten damals allerdings noch andere Einsichten zu Tage, die bis heute ihre Gültigkeit behalten haben. So zeigte sich unter anderem, dass viele Karabinertypen, die mit einem Schnappmechanismus geöffnet und geschlossen werden, im Flug gar keinen kompletten Kraftschluss erreichen. Damit der Schnapper leicht geöffnet werden kann, braucht er ein gewisses Spiel. Erst bei einer höheren Gewichtsbelastung biegt sich der Karabiner so weit auf, dass der geschlos-

Aluminium oder Stahl?

Flugkarabiner werden aus zwei unterschiedlichen Materialien hergestellt: Aluminium oder Stahl. Für den Einsatz bei Solo-Gleitschirmen haben sich Aluminiumlegierungen weitgehend durchgesetzt, vor allem des Gewichtes wegen. Die üblichen Karabiner aus Zicral oder Titanal weisen in etwa die gleiche Bruchlast auf wie Stahlkarabiner, wiegen aber nur rund halb so viel. Die meisten Gurtzeuge werden standardmäßig mit Alu-Karabinern ausgeliefert. Nur bei Drachen sowie bei den stärker beladenen Gleitschirm Tandems werden häufig noch Stahlkarabiner eingesetzt. Sie besitzen ein längeres Austauschintervall und sollten vom Material her ein etwas geringeres Risiko für Schwingungsbrüche besitzen. Solange die Piloten auf die empfohlene Verwendungsdauer achten und angeschlagene Alu-Karabiner konsequent austauschen, ist gegen Aluminium jedoch nichts einzuwenden.

abinertauschs



sene Schnapper selbst als tragendes Element wirksam werden kann. Im Normalflug, vor allem bei leichtgewichtigen Piloten, bleibt typischerweise aber ein wenig Spiel vorhanden. De facto ist das nichts anderes, als flöge man mit einem komplett offenen Karabiner. Entsprechend wird das Metall ständig nicht nur Zug-, sondern auch Biegekräften ausgesetzt. Dadurch kann es zu sogenannten Spannungsrissen kommen, die sich langsam ins Material hinein fressen, bis das Metall mit einem Mal bricht.

Die Belastungen, die ein Karabiner aushalten muss, ändern sich während des Fluges ständig, was zu kleinen Schwingungen führt. Bis zu 25 Mal pro Sekunde biegt sich ein Schnappverschluss-Karabiner im Thermikflug etwas auf und stellt sich wieder zurück. Das haben Messungen gezeigt. Diese Dauerschwingungen ermüden mit der Zeit das Metall. Aus Sicherheitsgründen ist es darum

ratsam, sich an die von den Herstellern empfohlenen Austauschintervalle zu halten.

Jeder Hersteller macht für seine Karabinertypen unterschiedliche Angaben, je nachdem aus welchem Material sie bestehen, welche Materialstärke und Schmiedeform sie besitzen und auf welche Weise der Kraftschluss erreicht wird. Typischerweise liegen die empfohlenen Austauschintervalle bei zwei bis drei Jahren oder 500 Flugstunden für Schnapp-Karabiner aus Aluminium sowie fünf Jahre bzw. 1.500 Flugstunden für solche aus Stahl.

Speziell geformte Alu-Karabiner aus Titanal – einer Legierung, in der sich Risse etwas weniger schnell ausbreiten als bei der sonst für Karabiner üblichen Legierung Zical – kommen ebenfalls auf fünf Jahre empfohlene Verwendungsdauer. Beim kraftschlüssigen Pin-Lock-Karabiner von Finsterwalder Charly sind es sogar acht

Kleine Karabinerkunde



Autolock

Autolock ist die typische Verschlussbauweise der Karabiner von AustriAlpin, sowohl in Stahl- wie Alu-Ausführung. Um den Verschluss zu öffnen, muss mit einem Finger eine kleine Sperre gedrückt werden. Das System ist einfach und mit einer Hand zu bedienen. Mit dickeren Handschuhen kann es allerdings schwerer fallen, die Sperre zu lösen.



Twistlock

Bei Twistlock-Karabinern muss zum Öffnen des Verschlusses eine Hülse etwas gedreht, bei manchen Modellen zusätzlich noch nach oben oder unten verschoben werden. Twistlock-Verschlüsse sind mittlerweile am weitesten verbreitet, u.a. bei Modellen von Supair, Edelrid, Camp, Gin, etc. Twistlock-Karabiner werden typischerweise in zwei Baugrößen angeboten – für Gurtzeuge mit 30 mm oder 40 mm breiten Aufhängungsgurten.



Snaplock

Der Snaplock von Finsterwalder Charly hat eine besondere Form. Bei der Herstellung wird das Aluminium (Titanal) nicht gebogen, sondern gesenkgeschmiedet. Das erhöht die Bruchlast und das Austauschintervall. Der Snaplock ist schwerer als andere Alu-Karabiner und weist eine etwas höhere Bauweise auf. Je nach Gurtzeugtyp kann dies die Gewichtssteuerung etwas erschweren. Snaplocks können als Hauptkarabiner an Tandems eingesetzt werden (max. 110 kg Last pro Stück.)



Pinlock

Beim Pinlock-Karabiner von Finsterwalder Charly wird der Schirm an einem verschiebbaren, hochfesten Stahlpin eingehängt, der kraftschlüssig in einem Halter aus Alu arretiert wird. Pinlocks sind etwas schwerer als übliche Twist- und Snaplocks aus Aluminium. Dafür haben Pinlocks ein langes Austauschintervall von 8 Jahren und können auch an Tandems eingesetzt werden. Im Winter sollte der Kontakt mit Schnee vermieden werden, um den Verschlussmechanismus nicht zu vereisen.

Jahre (s. Kleine Karabinerkunde). Der Pin-Lock besitzt keinen Schnapper, sondern einen verschiebbaren Stahl-Pin als Verschluss und tragendes Element.

Neben der reinen Zählerei der Karabiner-Nutzungsjahre sollten Piloten freilich auch auf ihren gesunden Menschenverstand setzen. Selbst nur leicht aufgebogene Karabiner – erkennbar daran, dass der Schnappverschluss etwas klemmt oder Schraubverschlüsse sich nicht einfach mit zwei Fingern drehen lassen – sollten umgehend ausgetauscht werden.

Sein Augenmerk sollte man auch regelmäßig auf den äußeren Zustand der Karabiner richten. Aluminium ist ein relativ weiches Material. Schlägt es auf Steine oder ratscht an etwas Hartem entlang, zeigen sich schnell Macken. Sie können der Ausgangspunkt tieferer, unsichtbarer Rissbildungen sein. Vor allem, wenn solche

Risse oder Macken an den gebogenen Ecken der Karabiner sichtbar werden, ist es an der Zeit, sich neue Karabiner zuzulegen – selbst wenn die vom Hersteller empfohlene Nutzungsdauer noch lange nicht erreicht ist.

Beim Ersetzen der Karabiner sollte man darauf achten, Modelle mit der gleichen Bauhöhe zu verwenden, sonst kann sich die Geometrie des Gurtzeuges verändern. Je länger die Karabiner sind, desto höher wird die Aufhängung und desto weniger sensibel funktioniert die Gewichtssteuerung. Dieser Effekt lässt sich freilich auch gezielt ausnutzen. Wem sein Gurtzeug zu kippelig ist, der kann mit dem Umbau auf längere Karabiner die Dämpfung erhöhen, ohne gleich ein neues Gurtzeug zu benötigen. Setzt man hingegen Karabinermodelle mit geringerer Bauhöhe ein, wird einem die Gewichtssteuerung leichter fallen. ▽



Schraubsicherung

Größere Stahlkarabiner, wie sie bei Drachen oder auch im Gleitschirm-Tandembetrieb eingesetzt werden, werden mit einem echten Schraubgewinde gesichert. Diese Bauform soll ein versehentliches Öffnen verhindern und bietet eine gute Sichtkontrolle: Nur wenn das Gewinde ganz von der Schraubhülse bedeckt ist, ist der Karabiner auch sicher als geschlossen anzusehen. Im Gleitschirmbereich eher nur für Piloten zu empfehlen, die ihren Schirm selten vom Gurtzeug trennen.



Quickout

Bei den Trennkarabinern von Finsterwalder kann der Schirm bei Bedarf auch unter Last gewissermaßen auf Knopfdruck vom Gurtzeug getrennt werden. Das ist vor allem für Piloten interessant, die mit einer steuerbaren Rettung fliegen. Nachteile sind ein relativ hohes Gewicht und der Zwang, am Schirm ein passendes Gegenstück fest in der Einhängeschlaufe zu montieren. Ein schneller Schirm- beziehungsweise Gurtzeugtausch ist so nicht mehr möglich.



Schraubschäkel

Wer seinen Schirm dauerhaft am Gurtzeug befestigt lässt, kann auch stählerne Schraubschäkel als Karabinerersatz nehmen. Schäkel mit passender Nutzlast von 150 kg sind etwas leichter als Alu-Karabiner, besitzen aber eine deutlich höhere Bruchlast. In der Praxis werden Schraubschäkel allerdings selten für den Hauptschirm verwendet. Sie dienen eher dazu, Rettungsgeräte über eine separate V-Leine sicher mit dem Gurtzeug zu verbinden.



Soft-Links

Wer auch bei Karabinern auf extreme Gewichtseinsparung setzt, der kann seinen Schirm mit speziellen Bandschlaufen aus Dyneema mit dem Gurtzeug verbinden. Ein Soft-Link wiegt typischerweise nur acht bis zehn Gramm. Empfehlenswert sind sie aber nur für Piloten, die ihren Schirm am Gurt belassen. Der Ein- und Ausbau ist etwas fummelig. Manche Softlinks sind von der Bruchlast her auch als Schäkelersatz zur Befestigung von Rettungsgeräten geeignet.

Freestyle - eine kritische Betrachtung

Wo fängt Freestyle an, wo wird das Manöverfliegen zur echten Akrobatik? Warum ist Freestyle so gefährlich? Vor allem aber: Wie kann man sich ohne allzu großes Risiko an diese Spielart des Fliegens heranwagen?

Text und Fotos Michael Nesler

Um es vorwegzunehmen: Ich fliege selbst gerne Akrobatik, lehre das auch in speziellen Kursen und finde diese Variante des Fliegens eine Bereicherung für alle, die ihren Gleitschirm und sich selbst besser kennenlernen, einschätzen und kontrollieren wollen.

Die Gegner des Akrobatik- und Freestyle-Fliegens scheinen gute Argumente zu haben: Es passieren immer häufiger schwere Unfälle, oft mit tödlichem Ausgang. Sie sind der Überzeugung, dass Manöverfliegen gefährlich und unnötig sei.

Meistens sind das sogar Piloten, die selbst XC und Thermik fliegen – und genau denen kann ich nur erwidern, dass riskantes Streckenfliegen, Starten- und Landen mindestens genauso gefährlich ist. Was die Sinnhaftigkeit betrifft: Man kann selbst das ruhigste Gleitschirmfliegen genauso in Frage stellen wie Freestyle oder Akrobatik: Beides brauchen wir (meistens :-)) nicht zum Überleben.

Wir sollten nicht vergessen, dass Gleitschirmfliegen an sich und Freestyle im Besonderen bei vielen Piloten einen sehr speziellen Zweck hat: Durch die Ausübung einer – zumindest laut den Medien und der allgemeinen Meinung – extremen Sportart erwarten viele, zumeist unbewusst, dass sie in ihrem sozialem Umfeld an Wert gewinnen.

Dazu kommt beim Freestyle noch ein weiterer Aspekt: Gleitschirmfliegen ist eine Sportart, die man meist alleine ausübt. Akrobatik- und Freestylepiloten formieren sich, meist bedingt durch die Notwendigkeit über Wasser zu üben, jedoch in Gruppen. Innerhalb dieser entstehen gefährliche psychologische Antriebe: Man will dazu gehören, in der Hierarchie aufsteigen, bewundert und gefeiert werden. Da geht einer schnell über seine Grenzen.

Dabei ist die Definition Freestyle und Akrobatik gar nicht so eindeutig: Je nach Könnensstand, geistiger und körperlicher Verfassung, motorischer Begabung und Intelligenz sind für den Einen schon gemächliche Spiralen und kleine Wingover mit Akro-üblichen Belastungs-Angstpegeln verbunden, während Andere erst bei Abriss und den sogenannten High-G-Force Manövern an ihre Grenzen kommen. Zusätzlich sind alle Schwierigkeiten beim Manöverfliegen eng an die verwendete Ausrüstung gebunden.

Deshalb macht es auch wenig Sinn, einzelne Manöver in die Freestyle-, Akrobatik- oder Kunstflugdefinition zu zwingen. Was für

manche ein Spaziergang ist, ist für andere oft schon totaler Stress mit Todesangst.

Akrobatik wird es immer dann, wenn man nicht nur motorische Abläufe erlernen, sondern seine Wahrnehmung trainieren muss. Das ist zum Beispiel bei allen Manövern der Fall, bei denen sich der Körper an hohe G-Kräfte gewöhnen muss.

Schon bei einer Zunahme von einem G verlieren Ungeübte die Orientierung im Raum, können Höhe und Abstände nicht mehr abschätzen und das Sehen und Hören werden eingeschränkt. Erst mit viel systematischem Training lernt der Körper, die Wahrnehmung an diese sehr speziellen Gegebenheiten anzupassen.

Um deutlich zu machen, wie komplex diese Diskussion ist, möchte ich hier einige Manöver genauer betrachten.

Wingover sind an sich als relativ einfache Übung bekannt. Allerdings verliert der Anfänger ab einer von der Ausrüstung und der motorischen Begabung abhängigen Querneigung die Kontrolle. Dann klappt der Schirm mit hoher Dynamik ein und geht ohne Übergang in einen Spiralsturz mit extremen G-Kräften über. So wird aus einem harmlosen Geschaukel schnell eine Situation, die den Pilot hoffnungslos überfordert. Hohe Wingover fallen somit nicht mehr unter Freestyle, sondern sogar unter Akrobatik.

Beim Fullstall ist es noch schwieriger: Moderne Schirme verhalten sich beim Strömungsabriss grundverschieden. Dazu kommt, dass es nur eine Sitzposition und Handführung gibt, bei der man nicht unkontrolliert durch die Gegend geschleudert wird. Anfängerschirme sind im Fullstall oft besonders schwer zu halten, lassen sich kaum vorfüllen oder verlieren beim Entleeren die Querspannung, was zum Eintwisten führt. Also definitiv auch Akrobatik!

Der Sat ist das Traumziel jedes Freestyle-Anfängers. Schnell mal im Sicherheitstraining geflogen, fühlt es sich so an, als würde man das schon bald beherrschen. Je nach Schirm und Luftdichte (Winter, Höhe...) verschiebt sich der Einleitemoment. Wohl jeder, der den Sat zuverlässig beherrscht, hat ihn beim Üben schon mal versehentlich abgerissen. Der darauf oft folgende McTwist gilt als eine der härtesten Akromanöver überhaupt. Deshalb gehört es bei einem verantwortungsvollen Sicherheitstraining dazu, dass man die Teilnehmer dabei begleitet, den Sat absichtlich abzureißen. Nur so werden sie sich des Risikos bewusst und werden diese Pi-

gür nicht leichtfertig mal einfach nur so über Grund fliegen. Schon wieder ein reines Akrobatik-Manöver.

Selbst die Steilspirale wird zum anspruchsvollen Manöver, sobald sie über 12,14 m/sek erreicht. Dabei muss sich der untrainierte Pilot mit hohen G-Kräften, Sichtfeldeinschränkungen bis zu möglicher Bewusstlosigkeit und einer eventuell nötigen aktiven Ausleitung auseinandersetzen. Ab etwa 15 m/sek Sinken sind selbst Anfängerschirme alles andere als einfach auszuleiten.

Bleibt die Frage, was dann für die Freestyle-Sektion übrig bleibt? Gemütlich Steilspiralen, leicht asymmetrische Spiralen, mäßige Wingover? Ganz ehrlich: Freestyle gibt es nicht! Freestyle ist allenfalls die Kombination aus allem: Akrobatik, Thermik- und Streckenfliegen sowie bodennahes Dünensoaring (Waggas). Alles, was über den normalen Flugbetrieb hinausgeht, wird recht schnell zu echter Akrobatik. Und diese hat völlig andere Anforderungen an das sogenannte Setup, will man unnötiges Risiko vermeiden!

Der Trainingsort

Wer Manöver, die er nicht perfekt beherrscht, über Land trainiert, ist - man verzeihe mir meine Direktheit - einfach nur dämlich. Warum, ist schnell erklärt: Rettungsschirme sind nicht 100% zuverlässig, und selbst wenn sie offen sind, kann man noch in Stromleitungen, Häusern oder sonstigen unangenehmen Hindernissen damit landen. Die Wahrscheinlichkeit, unter Stress den Rettungsschirm falsch zu werfen, ist extrem hoch. Das passierte in der letzten Zeit leider sehr oft.

Deshalb gilt: Lernen und üben nur über Wasser! Neues Ausprobieren selbst über Wasser nur mit großer Höhe, das gibt einem mehr Zeit im Notfall den Rettungsschirm gezielt zu werfen. Voraussetzung: Ohnmachtssichere Schwimmweste und Rettungsboot mit erfahrener Mannschaft.

Psychologie

Die Lebensversicherung bei Extremsportarten ist die Fähigkeit, seine Grenzen zu erkennen und sich selbst beobachten zu lernen. Die Kunst dabei ist, sich von der Gruppendynamik, seinem Ehrgeiz und seinem Leistungsanspruch zu distanzieren und sein Tun an seine Tagesform anzupassen. Kommt man im Flug in seiner Übungsposition an, sollte man sich geistig in der absoluten Gegenwart befinden (Ein einfacher, kurzer Satz, der alles aussagt, um was es beim Akrofliegen wirklich geht!). Nur dann hat man keinerlei Zwänge und selbst auferlegten Stress mehr und kann sich voll auf die Aufgabe konzentrieren.

Es gibt in Extremsituationen nichts Gefährlicheres als einen Teil seiner Konzentration und Gedanken auf externe Dinge, wie „ich muss das lernen, denn ...“, „ich muss mich anstrengen, die anderen sehen zu“, „ich werde gefilmt“ und Ähnliches aufzuteilen.

Die Ausrüstung

Wer Akrobatik fliegen lernen will, der muss als aller erstes den Fullstall mit Flyback perfekt beherrschen lernen. Denn immer dann, wenn was mächtig schief geht, wenn man keine Kontrolle mehr hat, oder Teile der Kappe verhängt sind, bleibt nur der vorgefüllte und kontrollierte Fullstall, um das System zu beruhigen. Dann kann man erst versuchen, den Schirm wieder kontrolliert zu öffnen, oder den Rettungsschirm gezielt zu werfen. In einer

unkontrollierten Rotation wird jede Aktion zum reinen Glücksspiel.

Viele Anfängerschirme und die meisten der sogenannten Freestyleschirme sind für Anfänger sehr anspruchsvoll im kontrollierten Fullstall. Sie sind schwer zu halten, schlagen wild nach dem Zurückfallen, fliegen nur ungern rückwärts und schießen bei einer schlechten Ausleitung sehr weit vor.

Ich frage mich immer wieder, warum manche Hersteller einfach ►



*Perfekter Helico über Wasser: Sonne, Meer
 und Fliegen genial kombiniert!*



Akro-Fliegen ist, zumindest in der Lernphase, schon fast ein Wassersport, da man hin und wieder den Rettungsschirm braucht.

einen Serienschirm verkleinern und ihn als Freestyler verkaufen. Diese Geräte sind zwar schön schnell und dynamisch, aber in den Abrissmanövern das genaue Gegenteil von dem, was man wirklich braucht. Echte Akroschirme haben einen deutlich größeren! Anstellwinkel als Serienschirme. Sie erhalten ihre Dynamik nur über die hohe Zuladung. Würde man sie mit der für Serienschirme üblichen Flächenbelastung fliegen, sind sie eher träge und sackfluganfällig. Daher Achtung: Freestyler sind meist keine Akrobatik – Lern – Schirme. Es sind Schirme die ein bisschen von allem können sollen: Leistung für Thermik- und Streckenfliegen, Manövertauglichkeit und ein bisschen Sicherheit. Zum wirklichen Manöverlernen gibt es nur einige wenige Schirme, am besten bei Experten erkundigen.

Das Gurtzeug

Keine Akrobatik ohne zweiten Retter! Viele Piloten sind sich nicht bewusst, dass der Rettungsschirm alles andere als zuverlässig ist. Wer sich mit diesem näher beschäftigt, der erkennt schnell, dass er bestenfalls die allerletzte Notlösung, die Last Chance ist, aber nicht als Rückversicherung für riskante Manöver taugt. Das Gurtzeug sollte somit zwei Retterfächer haben und die Griffe müssen an leicht zugänglichen Positionen angebracht sein. Der Rettungsschirmproblematik werde ich noch einen eigenen Artikel widmen. Dann

gibt es noch die Verfechter der steuerbaren, zugelassen Rettungsschirme. Rogallos haben zwar weniger Sinken und sind etwas steuerbar, aber die Öffnungszuverlässigkeit ist aufgrund möglicher Bedien- und Befestigungsfehler deutlich geringer als bei den üblichen Rund- und Kreuzkappen. An ein Standardgurtzeug einen Frontcontainer zu hängen, um mit zwei Rettungsgeräten unterwegs zu sein, ist nur eine Notlösung. Akrobatikfliegen bringt ein Standardgurtzeug schnell an die Belastungsgrenzen.

Tödlicher Unfall beim Akro-Fliegen

Schilderung eines Fluglehrers, der Augenzeuge war.

Der Fluglehrer war mit einem Tandemgast ca. 300 m über dem oberen Landeplatz an der Talstation und beobachtete einen Piloten mit einem B-Klasse Schirm, der ca. 200 über ihm war und einen Fullstall einleitete. Der Fullstall geriet nach kurzer Zeit außer Kontrolle. Der Fluglehrer ist direkt unter ihm weggefliegen, weil er befürchtete, von dem Pilot abgeschossen zu werden. Der Pilot versuchte den Fullstall auszuleiten, gab im falschen Moment asymmetrisch die Bremse frei. Der Schirm schoss weit vor, der Pilot twistete einmal ein und staltte den Schirm erneut und gab direkt die Bremse frei. Der Schirm schoss wieder vor, der zweite Twist folgte. Jetzt klappte der Schirm großflächig asymmetrisch ein und ging in einen Spiralsturz über. In diesem Moment befand sich der Pilot auf der Höhe des Fluglehrers und seinem Tandemgast. Der Pilot zeigte keine Reaktion. Der Fluglehrer hat aus Reflex RETTER, RETTER, RETTER geschrien. Der Pilot warf auch den Rettungsschirm, leider verding sich die Kappe sofort in den Leinen des Gleitschirms. Der Pilot hatte noch ca. 200 m über Grund. Wieder erfolgte keine Reaktion des Piloten. Der Fluglehrer sah, dass der Pilot kurz vor dem Aufprall zusammengesackt (eventuell bewusstlos) im Gurt hing. Der Aufschlag war hart im flachen Gelände, ca. 50 m vom Landeplatz entfernt.

Konstanz

Ein paar Tage Urlaub nehmen, an den See fahren und Akrobatik trainieren mag ja ganz nett sein, ist aber nicht der richtige Weg, um die dort frisch gelernten Manöver danach daheim über Grund zu fliegen. Ein Beispiel: Wenn mich Piloten fragen, ab wann sie denn Fullstalls über Grund fliegen könnten, dann ist die Antwort folgende:

Wenn du mehr als 200 Fullstalls geflogen bist,

bei den letzten 50 Stalls keinerlei Problem und Zwischenfälle hattest,

du die Ausrüstung nicht verändert hast,

die Bedingungen normal sind,

und seit dem letzten Fullstall weniger als zwei Wochen vergangen sind.

Der letzte Punkt hat es in sich: Wir reden hier vom Manöverfliegen, von echtem Training! Und wie jedes muskuläres und motorisches Training verliert dieses seinen Effekt, wenn die Pausen dazwischen zu lange werden. In unserem Fall wird das durch den hohen Angst- und Stresspegel, an den sich der Körper jedes Mal von neu gewöhnen muss, verstärkt.

Aufwand und Kosten

Akrofliegen ist alles andere als billig, benötigt sehr viel Zeit und setzt voraus, dass man zum Experten für Material, Eigenpsychologie und Gruppendynamik wird.

Die Ausrüstung altert schnell, Garantien gibt kein Hersteller und auch den Rettungsschirm muss man selber packen lernen. Die Schirme sind meist schon nach wenigen Flügen nachzutrimmen, deshalb sollte man sich mit Aerodynamik beschäftigen, wenn man nicht nach einiger Zeit nur noch im Sackflug herumfallen will.

Wie gesagt, regelmäßiges, am besten wöchentliches Üben ist wichtig. Das bedeutet für die meisten von uns einen riesigen Zeit- und Fahraufwand.

Viele Piloten nehmen sich deshalb eine Auszeit von ihrer Arbeit oder ihrem Studium, um für längere Zeit in ein Trainingsgebiet zu ziehen.

Fazit

Ich schreibe es nicht gerne, aber Akrobatik (oder Freestyle) will systematisch erlernt werden. Mal einfach so über Grund ein paar Manöver ausprobieren, ist definitiv lebensgefährlich.

Es gibt eigentlich nur zwei Herangehensweisen an dieses Thema:

Man beschäftigt sich mit den Risiken und versucht diese konsequent zu minimieren, oder man blendet alle Angst und Vernunft aus und verlässt sich auf sein Glück und seinen Rettungsschirm.

Meiner Meinung nach gibt es nur alles oder nichts: Gezieltes, intelligentes Lernen und Üben über Wasser oder es ganz bleiben lassen.

Allenfalls kann man noch als sogenannten Abenteuerurlaub einen Freestylekurs besuchen, sollte sich aber dabei bewusst sein, dass er das, was er dort lernt, dennoch so schnell nicht wirklich sicher über Grund fliegen kann.

Wer sich allerdings verantwortungsvoll dem Thema Akrofliegen widmet, der wird nicht nur ein paar coole Manöver beherrschen, sondern vor allem viel über sich selbst, über Angstbewältigung, Selbstkontrolle, Aerodynamik, Flugtechnik und Trainingssystematik lernen.

Für mich ist Akrofliegen deshalb intensive Selbsterfahrung. ▽

Anzeige

Motorschirmfliegen im Harz



FRESH BREEZE



Rucksackmotor



Doppelsitzer



Trike





Fliegen ist geil!

www.paracenter.com
+49 (0) 5321 43737

Harzer Gleitschirmschule & Shop Knut Jäger * Bähringer Straße 31 * 38640 Goslar

SIZE

35.5

SIZE

41.5

Parus

SPASS FÜR ZWEI

ICARO's neuer Tandem mit Shark-Nose Technologie.









www.icaro-paragliders.com



Knappe Überflüge erfordern absolute Konzentration

Fliegen wird in der breiten Öffentlichkeit oft als leichtsinnige Beschäftigung von Adrenalin-Junkies wahrgenommen, ungeachtet unserer Beteuerungen, dass der Sport heute dank verbesserter Geräte, Ausbildung und Regeln viel sicherer geworden ist und von ernsthaften und verantwortungsvollen Sportlern ausgeübt wird.

Was wäre, wenn die Öffentlichkeit Recht hätte? Was, wenn sie richtig und wir falsch lägen? Und was, wenn ich es dir beweisen könnte?

Zunächst einmal wirst du zugeben müssen, dass wir uns Jahr um Jahr noch immer in depressiver Anzahl umbringen. Jeder, der schon sehr lange mit diesem Sport zu tun hat, wird vermutlich mindestens einen Freund oder Bekannten durch einen tödlichen Flug-Unfall verloren

Die Qualität meiner Entscheidungen

Dieser Artikel erschien vor Jahren im Hang Gliding Magazine und hat nichts an Aktualität - auch für Gleitschirmflieger - eingebüßt. Überarbeitet und gekürzt von Tilo Düpmann.

Text Mike Meier

Foto: Ulf Wigger

haben. Die meisten von uns, die schon länger als 20 Jahre dabei sind, haben bereits mehr verloren, als sie sich eingestehen möchten.

Meine Vermutung ist, dass sich die Rate der tödlichen Unfälle kaum verändert und in den letzten zehn Jahren ziemlich sicher nicht verbessert hat.

Also stellt sich die Frage, wieso? Die Ausrüstung wird mit mehr High-Tech jedes Jahr besser. Wir sind reifer, kennen bessere Ausbildungsmethoden; wir haben Rettungsschirme, Kevlar-Integralhelme, Räder usw. Wieso hat sich unsere Sicherheit nicht vergrößert?

Vor Jahren hatte ich einen Unfall, bei dessen Analyse ich möglicherweise auf einen Lösungsansatz gestoßen bin, den ich dir zeigen möchte.

Es geschah beim Toplanden am Marshall Peak in San Bernardino (USA). Ich flog einen Intermediatedrachen und bereitete mich bei moderaten Bedingungen auf die Landung vor, wie schon 1000 Mal zuvor bei teils schlechteren Bedingungen mit heißeren Geräten. Ich war entspannt, aber konzentriert. Ich wusste genau, wo ich zu jedem Zeitpunkt des Anfluges sein wollte: Position, Richtung, Höhe und Fahrt. Ich machte den Anflug exakt so, wie geplant.

Die Hälfte davon hatte ich bereits hinter mir, als sich plötzlich mein linker Flügel und die Nase heftig senkten. Ich steuerte sofort maximal dagegen und schaffte es gerade noch, den Drachen auszurichten, bevor die Basis mit ca. 50 km/h aufschlug. Das rechte Trapezseitenrohr knickte sofort ab und ich schlug mit meiner rechten Seite und dem Kopf hart auf.

Im ersten Moment rechnete ich damit zu sterben und im nächsten mit einer Lähmung. Nach einer Minute wusste ich schon, dass ich mir nichts Ernstes getan hatte und schlussendlich kam ich mit einem leicht verstauchten Knöchel und einem moderaten Schleudertrauma davon.

Bei dieser Landung im Gegensatz zu einigen Dutzend Landungen zuvor auf dem Marshall hatte ich keinen Moment lang das Gefühl, mich vielleicht schon nahe am Limit zu bewegen. Am Ende der Analyse blieb mir nur eine Schlussfolgerung: Was ich erlebt hatte, war nicht mehr und nicht weniger als genau das, was bereits jedes Mal, wenn ich unter vergleichbaren oder anspruchsvolleren Umständen gelandet war, hätte eintreten können. Aufgrund dessen, was hätte passieren können (und letztlich auch ist), war das eine gefährliche Landung. Das führt natürlich zu dem logischen Schluss, dass alle meine anderen Landungen, jene mit anspruchsvolleren Drachen, jene unter anspruchsvolleren Bedingungen ebenfalls gefährlich waren. Tatsächlich waren sie gefährlicher. Und das waren sie trotz des Umstandes, dass all diese Landungen keine schlimmen Folgen hatten.

Und plötzlich fühlte ich, dass ich anfang, etwas zu verstehen, was mir vorher entgangen war.

Der entscheidende Faktor für die Sicherheit eines Piloten ist die Qualität seiner Entscheidungen. Ausbildungsstand, Erfahrung, die Qualität der Ausrüstung sind dabei weniger bedeutend. Was sich aus diesen Aspekten ergibt, sind die persönlichen Grenzen. Mehr Können eröffnet dir mehr Möglichkeiten, ebenso verhält es sich mit mehr Erfahrung oder einer besseren Ausrüstung. Sicherheit



Die Entscheidung zum Start muss perfekt sein

hängt aber nicht davon ab, was alles für dich machbar ist, sondern davon, wie konsequent du dich im Rahmen deiner Möglichkeiten bewegst. Und das ergibt sich aus der Qualität deiner Entscheidungen.

Und wie gut müssen diese Entscheidungen sein? Einfach ausgedrückt: Sie müssen perfekt sein. Überleg einmal, welche Art von Entscheidungen du beim Fliegen treffen musst: Soll ich heute flie-

Der entscheidende Faktor für die Sicherheit eines Piloten ist die Qualität seiner Entscheidungen.

gen? Soll ich meinen Startlauf in diesem Moment beginnen, in diesem Startfenster? Habe ich in dieser Thermik genug Abstand, um Richtung Hang zu drehen? Wieweit darf ich mich in dieser Thermik zurückversetzen lassen, um es auch bei zunehmendem Wind noch zurück vor den Grat zu schaffen? Jedes Mal, wenn du vor einer solchen Entscheidung stehst, besteht eine gewisse Unsicherheit darüber, wie sich die Dinge entwickeln werden. Falls du dich für Ja entscheidest, weil du zu 99,9% überzeugt bist, dass du es schaffen wirst, wird im Schnitt eine von tausend Entscheidungen falsch sein. Bei 50 wichtigen Entscheidungen pro Flugstunde triffst du damit die tausendste alle 20 Stunden. Für einen Durchschnittspiloten hieße das ein- bis zweimal pro Jahr. Eigentlich brauchst du 100% gute Entscheidungen, um sicher zu sein.

Denken wir daran, dass wir alle eine starke Tendenz zu einer Ja-Entscheidung haben. Ja bedeutet, ich starte jetzt, gebe meiner Ungeduld nach, in die Luft zu kommen und vermeide es, die hinter mir wartenden Piloten zu verärgern, statt, weil der Wind etwas seitlich kommt und sich der Drachen nicht ausbalanciert anfühlt, noch auf das nächste Startfenster zu warten. Ja bedeutet ich drehe ▶

in die Thermik über dem Startplatz ein und bleibe oben, statt den unspektakulären Weg zu wählen und dabei in Kauf zu nehmen, dass ich absaufe und bis zum Landeplatz kein Steigen finde. Ja bedeutet ich entscheide mich, heute lieber zu fliegen, obwohl die Bedingungen außerhalb meiner bisherigen Erfahrung liegen, statt mir am Abend am Landeplatz nur die Erlebnisse meiner Freude anzuhören.

Es gibt also einen Anreiz, sich für Ja zu entscheiden. Was wir diesem Reiz entgegensetzen müssen, ist ein gesunder Respekt vor dem Risiko zu scheitern sowie unsere Fähigkeit, die Erfolgsaussichten einzuschätzen. Und hier tappen wir in eine Falle. Nehmen wir an, ich träfe mein Entscheidung auf der Basis von 99% und meine Freunde ebenfalls. Von jeweils 100 Entscheidungen blieben 99 ohne irgendwelche negativen Konsequenzen, und meist geschieht selbst nach schlechten Entscheidungen nichts Schlimmes. Deshalb kann ich annehmen, es seien 100% gute Entscheidungen. Ebenso die meiner Freunde. Es müssen gute Entscheidungen sein: Sie haben funktioniert, oder nicht? Die natürliche Konsequenz daraus ist, dass ich meine Entscheidungsschwelle ein bisschen senke. Jetzt treffe ich Entscheidungen auf einer 98%-Basis und sie funktionieren immer noch. Je länger das so läuft, desto mehr werde ich darin bestärkt, schlechte Entscheidungen zu treffen und umso wahrscheinlicher werde ich das auch tun.

Irgendwann holt mich die Realität ein und irgendetwas geht schief: Ich verpatze einen Start oder eine Landung oder treibe ins Lee oder sinke im Abwindteil einer Thermik bis zum Boden. Wenn ich Glück habe, kostet es mich ein 50 €-Trapezrohr oder ein 200 €-Flügelrohr; wenn ich Pech habe, das Leben.

Wenn wir uns jetzt darauf einigen können, dass die einzige sichere Art zu fliegen auf hundertprozentigen Entscheidungen ba-

siert, wird es gleichzeitig interessant, sich vorzustellen, wie sich das Drachen- und Gleitschirmfliegen verändern würde, wenn wir alle so an die Sache herangingen. Piloten würden sich entscheiden, in ruhigeren, sichereren Wetterbedingungen zu fliegen. Sie würden sich viel entspannter in ihren durch Können und Erfahrung gesetzten Grenzen bewegen. Sie würden sich für gutmütigere, stabilere und leichter beherrschbare Fluggeräte entscheiden - Landungen wären sanft und kontrolliert. Es würde sehr viel weniger Unfälle geben. Es gäbe keine Todesfälle, außer vielleicht einen alle paar Jahre, falls ein Pilot beim Fliegen an einem Herzinfarkt sterben sollte.

Die einzig sichere Art zu fliegen, basiert auf hundertprozentigen Entscheidungen!

Da die Wirklichkeit bislang eine andere ist, liegt der Schluss nahe, dass Drachen- und Gleitschirmfliegen, so wie es zur Zeit ausgeübt wird, eine un-

verhältnismäßig gefährliche Beschäftigung ist, ausgeübt von Leuten, denen es an der nötigen und angemessenen Sorge um ihre persönliche Sicherheit mangelt. Mit anderen Worten: Wir müssen wohl einsehen, dass die breite Öffentlichkeit völlig richtig liegt.

Wie könnten wir das Problem lösen, dass wir in schlechten Entscheidungen bestärkt werden, die wie richtige aussehen? Wir müssen alle unsere Flugentscheidungen sowohl vor als auch nach einem Ereignis kritischer analysieren. Wir müssen einen Weg finden, schlechte Entscheidungen, die keine negativen Folgen hatten, von guten zu unterscheiden.

Ein Beispiel dazu: An einem einigermaßen windigen Tag fliegst du thermisch in einem vertrauten Gelände. Das Steigen nimmt mit der Höhe ab und der Wind legt zu. Du willst sicherstellen, dass du es jedes Mal zurück vor den Grat schaffst, nachdem du mit der Thermik zurückversetzt wurdest. Deshalb triffst du vorab die Entscheidung, dass du es jederzeit mit einer Höhenreserve von

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

ATOS - a class of its own

- ATOS VR - Leistung pur
- ATOS VQ - Der Intermediate
- ATOS VX - Tandem, Trike
- ATOS VR190 - Die Trikefläche
- ATOS S - Der kleine leichte

Firmensitz in Halblech-Buching
Produktionsfläche 850 m²



ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 400 km

A-I-R

A-I-R GmbH
Sesselbahnstraße 8
87642 Halblech-Buching
www.A-I-R.de

fon: +49 (0)8368 9148848
fax: +49 (0)8368 9148849
email: info@A-I-R.de



Foto: Tobias Bauer

Eine hundertprozentig gelungene Landung.

300 m zurück über den Grat schaffen willst. Dazu überwachst du deine Abdrift und deinen Gleitwinkel zurück zum Grat und verlässt die Thermik, sobald du es für nötig hältst, um dieses Ziel zu erreichen. Wenn du mit mehr als 300 m über dem Grat ankommst, war der Abflug eine gute Entscheidung. Wenn es nur 150 m sind, eine schlechte. Die schlechte Entscheidung hat dich nichts gekostet, weil du eine gute Reserve eingeplant hattest, aber es ist wichtig, dass du sie als Fehlentscheidung erkennst. Ohne einen Vergleich von Ziel und Ergebnis deiner Entscheidung wird dir eine schlechte Entscheidung oder die Notwendigkeit, deinen Entscheidungsprozess zu verbessern, nie auffallen.

Zur Beurteilung der Sicherheit sollten wir uns nicht fragen: Habe ich mich bei diesem Flug verletzt? sondern: Hätte ich mich verletzen können?

Es sollte nicht als sicherer Flug gelten, wenn du z.B. ein Trapezrohr verbogen hast. Vor ein paar Jahren hatten wir eine Kontroverse darüber wie haltbar (fest) oder nachgiebig (gesund) Seitenrohre sein müssten. Wieso verzichten wir nicht lieber auf Bruchlandungen?

Natürlich weiß ich wieso. Der erste Grund ist, dass wir sie nicht als Bruchlandungen wahrnehmen. Ständig höre ich von Piloten, die berichten, dass sie ein Seitenrohr verbogen oder (sogar ohne rot zu werden), dass sie ein Kiel- oder ein Flügelrohr beim Landen demoliert hätten.

Der zweite Grund ist, dass wir es für unver-

meidlich halten, beim Fliegen ab und an ein Trapezrohr zu demolieren. Ist doch so, manchmal setzt man zur Landung an, und der Wind dreht, oder die Thermik ist plötzlich weg. Oder man versucht auf diesem kleinen Feld zu landen und kann nicht verhindern, dass sich der Drachen beim Ausstoßen zur Seite neigt und die Flügelspitze hängen bleibt. Man macht einen halben Salto und die Nase kracht auf den Boden und das Seitenrohr knickt. Unseren Freunden passiert das ja auch. Das Äquivalent ist der Gleitschirmflieger, der einen bodennahen Klapper hat, durchpendelt und aufschlägt.

Ich denke, dass jemand, der in den letzten fünf Flugjahren mehr als ein Seitenrohr demoliert hat, irgendetwas Wichtiges oder Grundlegendes falsch macht. Entweder fliegt er einen für ihn zu heißen Drachen oder in zu anspruchsvollen Bedingungen oder in einem zu schwierigen Fluggebiet.

Wenn Drachepiloten nicht mehr sterben würden, und wenn von Landeplätzen nicht länger dieses WHAAAAACK! nach jeder zweiten oder dritten Landung wiederhallen würde, mit anderen Worten, wenn Drachenfliegen anfinde, nach Spaß auszusehen, statt furchteinflößend oder lebensgefährlich. Glaubst du, dass die Öffentlichkeit unseren Sport dann anders wahrnehmen würde?

Glaubst du, sie würden vielleicht aufhören, uns für verrückt zu halten?

Ja, vielleicht würden sie das. Und vielleicht hätten sie Recht. ▽

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulunabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,



PARA - SERVICE

mail@para-service.de
www.para-service.de

WOLFGANG MARXT

Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

FLYMASTER



NEW SD SERIES

Vertraue auf das Fluginstrument der Profis!



**PARAGLIDING
WORLD CUP**



Achtung – Windgradient im Landeanflug!

Unfallbericht: Ein Gleitschirmpilot fliegt in Bassano den Landeplatz am Hotel an. Der Windsack auf der Baumspitze zeigt starken Südwind. Am Landeplatz selbst ist kaum Wind zu spüren. Durch den starken Wind ist der Endanflug ziemlich hoch und steil. Der Pilot hat den Schirm mäßig abgebremst. In ca. zehn Metern Höhe sackt der Schirm etwas durch, fliegt kurz scheinbar normal weiter und stürzt dann aus ca. sieben Metern ab. Ein Absturz trotz gefühlten normalen Steuerdrücken, nicht extremem Anbremsen und relativ stabilem Flugweg. Die folgenden Zeilen sollen diese Phänomene erklären und helfen, solche Unfälle zu vermeiden.

Text Peter Cröniger

In letzter Zeit häufen sich Unfälle durch Abstürze im Landeanflug. Wir fliegen bei immer größeren Windgeschwindigkeiten und in immer turbulenzreichere Landeplätze. Längere Steuerwege und deutlicher Steuerdruck helfen bei diesen Bedingungen nur bedingt. Viele Gleitschirmpiloten und auch Drachepiloten reagieren bei Durchsacken im Endanflug nicht optimal. Meteorologische Ursache ist bei verwirbelten und teils durch Gebäude und Bäume abgeschirmte Landeplätze das Phänomen des Windgradienten.

Unter Windgradient verstehen wir die Änderung der Windstärke – aber auch der Richtung – bei Bodenannäherung. Da wir normalerweise gegen den Wind anfliegen, wird der Gegenwind durch die zunehmende Bodenreibung weniger. Starker Wind, lokale Inversionen oder Leeturbulenzen verstärken diesen Effekt. Abnehmender Gegenwind bedeutet für das Fluggerät langsamere Strömung und damit abnehmenden Auftrieb (eigentlich korrekt: abnehmende totale Luftkraft). Das Gleichgewicht aus Gewichtskraft und totaler Luftkraft ist gestört; das Fluggerät sackt durch, um sich die verlorene Geschwindigkeit wieder zu holen. Da die Geschwindigkeit quadratisch in den Auftrieb eingeht, ist die Auswirkung durchaus dramatisch. Bei Halbierung der Strömungsgeschwindigkeit, sinkt der Auftrieb auf ein Viertel seines ursprünglichen Wertes.

Beispiel: Fluggeschwindigkeit gegenüber der Luft von 40 km/h und ein Strömungsgeschwindigkeitsverlust durch einen Windgradienten von 20 km/h ergibt bei einem ursprünglichen Gewicht von 100 kg eine resultierende Luftkraft von nur mehr 25 kg. Das daraus resultierende Durchsacken könnte nur vermieden werden, wenn der Pilot vor Einsetzen des Gradienten 20 km/h Überfahrt aufgebaut hätte und diese im richtigen Moment aufgibt und durch Anstellwinkelerhöhung kompensiert. Ist die Überfahrt nicht vorhanden, würde bei einer Anstellwinkelerhöhung der kritische Anstellwinkel überschritten = die Minimalfahrt unterschritten, und das Fluggerät geht in den Sackflug bzw. Stall. Der Drache ist in der Lage, Überfahrt in dieser Größenordnung aufzunehmen, der Gleitschirm leider nicht. Als Fazit bleibt, dass der Gleitschirm so schnell wie vortretbar in einen Windgradienten einfliegen soll, jedoch Situationen mit erkennbarem starkem Windgradienten unbedingt zu meiden sind. ►

Erläuterungen

Windgradient: Unter Windgradient verstehen wir die Abnahme der Windstärke bei Bodenannäherung. Abnehmender Gegenwind bedeutet für das Fluggerät langsamere Strömung und damit abnehmenden Auftrieb. In der Luftfahrt wird der Windgradient auch als Windscherung bezeichnet (Englisch: wind-shear). Es gibt speed loss shear (=Geschwindigkeitsverlust) und speed gain shear (=Geschwindigkeitgewinn).

Einstellwinkel: Winkel zwischen der Profilsehne und dem Horizont. Der Winkel, den der seitliche Betrachter zwischen dem Untersegel und dem Horizont sieht. Im Trimmflug ist der Einstellwinkel fast null Grad.

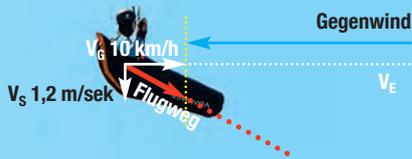
Anstellwinkel: Winkel zwischen Profilsehne und Anströmung. Der Winkel, den der seitliche Betrachter zwischen dem Untersegel und dem Flugweg bei Windstille sieht. Der Pilot bräuchte einen Windspion um den Anstellwinkel zu sehen. Winkel zwischen Windspion und Untersegel. Den Einstellwinkel kann man auch in einer Momentaufnahme sehen, den Anstellwinkel nur bei längerer Betrachtung des Flugweges. Der Einstellwinkel wird oft fälschlicherweise mit dem Anstellwinkel gleichgesetzt.

Strömungsabriss: Wird der kritische Anstellwinkel überschritten, bricht der dynamische Auftrieb zusammen; der Gleitschirm geht über den Sackflug in den Stall. Da die Piloten in der Regel nur Geschwindigkeitsmesser und keine Anstellwinkelsensoren im Flug mitführen, wird zur Vereinfachung dem Strömungsabriss eine bestimmte Geschwindigkeit zugeordnet, nicht ein Winkel. Diese Geschwindigkeit ist nur ein Näherungswert für ein bestimmtes Gewicht und für den stationären Flug. Der Strömungsabriss kann bei dynamischen Flugmanövern und meteorologischen Störungen auch bei anderen Geschwindigkeiten auftreten.

Passives Durchfliegen eines Windgradienten

Flug im starken Gegenwind

Bei V_E von 40 km/h und V_S von 1,2 m/s ist die Profillehne fast horizontal und der Gleitwinkel gegenüber der Luft klein (flach). Der Anstellwinkel α ist unter 10° und damit im normalen Bereich.

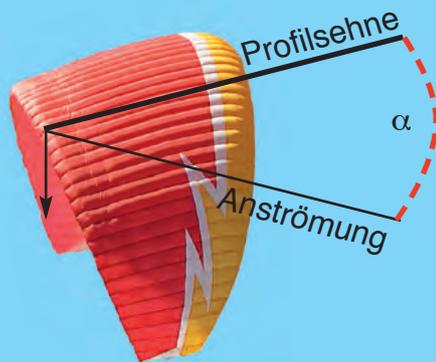


$$V_E - \text{Gegenwind} = V_G$$

Fliegen mit 40 km/h Eigengeschwindigkeit V_E bei konstantem Gegenwind von 30 km/h ergibt eine Geschwindigkeit über Grund V_G von 10 km/h. Bei einem Eigensinken V_S von 1,2 m/sec. ergibt sich ein Flugweg mit einem Gleitwinkel von ca. 23° .

Scherungszone mit Durchsacken

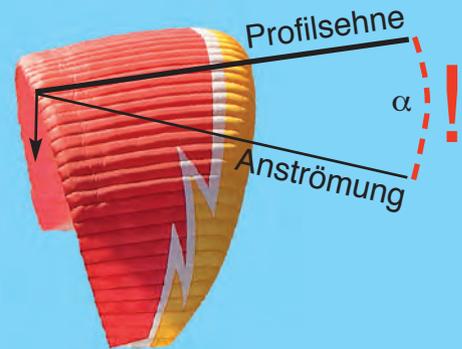
Bei einem durchsackenden Gleitschirm wird der Flugweg steiler und die Anströmung kommt deutlich mehr von unten; der Anstellwinkel erhöht sich. Durch den erhöhten Widerstand nickt die Kappe nach hinten – der Einstellwinkel erhöht sich und der Anstellwinkel wird nochmal größer. Dadurch wird das Durchsacken gedämpft, aber die Eigengeschwindigkeit V_E verringert sich. Der Anstellwinkel α ist kurz in einem gefährlich hohen Bereich. Der Pilot darf auf keinen Fall bremsen. Er müsste durch Lösen der Bremsen den Schirm vornicken lassen.



Wenn sich in der Scherungszone das Sinken von 1,2 m/sec. durch das Durchsacken auf vorübergehende angenommene 3 m/sec. erhöht und die Eigengeschwindigkeit abnimmt, ergibt sich ein kurzfristiger Flugweg von über 45° .

Weiterflug im schwächeren Gegenwind

Der Pilot hat den Gleitschirm nicht genügend weit vornicken lassen. Die geringe Eigengeschwindigkeit V_E , das erhöhte Sinken V_S und die hinten hängende Kappe ergeben einen gefährlich hohen resultierenden Anstellwinkel α . Die Kappe befindet sich nahe am Strömungsabriss. Jede weitere Turbulenz oder auch nur leichtes Bremsen können zum Absturz führen.



Fliegen mit 25 km/h Eigengeschwindigkeit bei 10 km/h Gegenwind ergibt eine Geschwindigkeit über Grund von 15 km/h. Bei einem Eigensinken V_S von fast ca. 2 m/sec. ergibt sich ein Flugweg mit einem Winkel von ca. 25° gegenüber dem Horizont. Diese Bewegungsrichtung entspricht dem Flugweg vor dem Eintreten des Windgradienten. Geschwindigkeit über Grund und Flugweg entsprechen der Größenordnung vor der Störung und damit wiegt sich der Pilot in trügerischer Sicherheit.

Schilderungen von Augenzeugen und Unfallbeteiligten sprechen von normalem Steuerdruck, moderatem Steuerleinenzug und relativ gleichmäßigem Flugweg. Der relativ unauffällige Flugweg hat seine Ursache in dem nachlassenden Gegenwind, der das stark erhöhte Sinken optisch verfälscht.

Flugtechnische Handlungsanweisung bei einem Windgradienten

Erkennen eines signifikanten Windgradienten: Bei Annäherung an einen Landeplatz muss bei stärkerem Wind ausreichend hoch genau gegen den Wind zum Landeplatz geflogen werden. Der Pilot vergleicht seine Eigengeschwindigkeit mittels Geschwindigkeitsmesser oder beim Gleitschirm alternativ mittels Steuerleinenstellung und Gerätekenntnis mit der Groundspeed (Geschwindigkeit über Grund) laut GPS. Die Differenz ist die Windgeschwindigkeit (Gegenwindkomponente) in der Höhe. Ein genauer Blick auf den Windsack (am besten genormter Windsack) ergibt Rückschlüsse auf die Windgeschwindigkeit am Boden. Die Differenz der beiden Werte ist der zu erwartende Verlust an Geschwindigkeit irgendwo im Endanflug.

Beispiel: Eigengeschwindigkeit = 40 km/h. GPS-Speed = 10 km/h. Ergibt einen Wind von 30 km/h im Flug. Sieht der Pilot den Windsack am von Gebäuden und Bäumen umrahmten Landeplatz schlapp herunterhängen, ist mit einem heftigen Gradienten von 30 km/h zu rechnen. Der Pilot weiß nicht, wo die Scherungszone, also die Höhe des einsetzenden Gradienten ist, aber die Höhe der Hindernisse um den Landeplatz ergeben einen Anhaltspunkt. Im diesem Fall ist ein Anflug auf diesen Landeplatz, wenn möglich, zu vermeiden.

Präventive Maßnahmen bei einem nicht zu vermeidenden Anflug mit starkem Windgradienten: um den ermittelten Wert des Windgradienten wird die Anfluggeschwindigkeit erhöht, um bei eintretendem Gradienten die Überfahrt aufgeben zu können und den Anflug mit der normalen Anfluggeschwindigkeit fortzusetzen.

Drachen Bei den Drachen ist in der Regel die Geschwindigkeit des besten Gleitens (ca. 40 km/h) die Basisgeschwindigkeit des Anfluges. Bei einem Gradienten von 20 km/h wird der Endanflug mit 60 km/h begonnen und bei einsetzendem Gradienten die Überfahrt aufgegeben, um den Flugweg zu stabilisieren und ein Durchsacken zu vermeiden.

Gleitschirm Bei den Gleitschirmen ist eine ausreichende Aufnahme der ermittelten notwendigen Überfahrt in der Regel nicht möglich. Die meisten Piloten lehnen den Einsatz des Beschleunigers im Endanflug ab. Deshalb ist bei nicht zu vermeidenden Gradienten die Devise: möglichst schnell, aber den Gleitschirm aktiv fliegend kontrollieren, um die Gefahr eines Einklappers zu minimieren. Da dies eine kaum lösbare Aufgabe darstellt, ist die Häufigkeit von Unfällen verursacht durch Windgradienten bei den Gleitschirmen deutlich höher als bei Drachen oder Segelflugzeugen. Die einzige wenn auch schwierige Lösung ist die Vermeidung von starkem Geschwindigkeitsverlust durch Änderung der Anflugrichtung. Das exakte Anfliegen gegen den Wind muss durch in Kaufnahme von Seitenwind oder gar Rückenwindkomponente im hohen Teil des Endanfluges ersetzt werden, um einen abrupten Geschwindigkeitsverlust und Durchsacken knapp über dem Boden zu vermeiden.

Reagieren auf einen nicht zu vermeidenden Windgradienten

Drachen Bei den Drachen und Starrflügeln sorgt die stabile Druckpunktwanderung dafür, dass das Fluggerät bei Durchsacken = Anstellwinkelerhöhung automatisch die Nase senkt, um die verlorene Fahrt wieder aufzunehmen. Der Pilot muss vorher ausreichend Fahrtreserve aufbauen, um mehr Abstand zum kritisch hohen Anstellwinkel zu haben und diese Reaktion des Gerätes dämpfen zu können. Damit kann er die Abtauchbewegung und die rasante Bodenannäherung kontrollieren. Er muss den Steuerbügel bei beginnendem Geschwindigkeitsverlust so nach vorne führen, dass der Auftriebsverlust durch Anstellwinkelerhöhung ausgeglichen wird und das Durchsacken minimiert wird. Nach Durchfliegen des Gradienten sollte Bügelstellung und Fluggeschwindigkeit wieder circa den Werten des besten Gleitens entsprechen. Der Pilot hat die vorher aufgebaute Überfahrt geopfert und dadurch den Flugweg stabilisiert. Auf keinen Fall darf der Pilot in Bodennähe das Abtauchen durch Ziehen verstärken. Ist der Drache beim Einfliegen in einen Windgradienten zu langsam, kann das Durchsacken nicht entscheidend verhindert werden.

Gleitschirm Bei den Gleitschirmen ist die Gerätereaktion durch die labile bis indifferente Druckpunktwanderung eine andere. Der Gleitschirm erhöht beim Durchsacken ebenfalls seinen Anstellwinkel, aber damit hauptsächlich den Widerstand. Dadurch bremst die Kappe relativ zum Piloten ab und pendelt nach hinten, was zu einer zusätzlichen Anstellwinkelerhöhung führt. Diese Nickbewegung nach hinten darf keinesfalls durch Bremsen verstärkt werden. Durch Lösen der Steuerleinen muss die Kappe zum kontrollierten Nicken nach vorne gebracht werden, um den Anstellwinkel wieder in einen sicheren Bereich zu bringen und eine ausreichende Geschwindigkeit aufzunehmen. Das perfekte Beherrschen der Übung Nicken und Stabilisieren erhöht die Sicherheit erheblich. Im Extremfall eines Durchsackens in Bodennähe, wenn die Höhe für ein kontrolliertes Anfahren des Gleitschirms nicht mehr ausreicht, kann die bessere Lösung eine Sackfluglandung mit Landefall sein. Dazu muss der Pilot schon aufgerichtet und vorbereitet sein. Auch die optimale kompakte Sitzhaltung und die Führung der Steuergriffe am Tragegurt entlang mit locker anliegenden Oberarmen erhöhen die Wahrscheinlichkeit des frühen Erkennens und feinfühliges Korrigierens deutlich. Die Besonderheit bei Windgradienten und Durchsacken ist, dass der Steuerdruck durch Verlust von Strömungsgeschwindigkeit sinkt. Der gefährlich hohe Anstellwinkel ist damit über den Steuerdruck kaum zu spüren. Als Hilfsmittel für das Erkennen gefährlich hoher Anstellwinkel hat sich ein Windspion am Leinenschloss bewährt. Fühlt sich der Gleitschirm träge an wie ein Blatt im Wind, es gibt kaum Windgeräusche, er zieht / fliegt irgendwie nicht mehr; all das sind Anzeichen für Geschwindigkeitsverlust durch einen Windgradienten. ▽

PRION
3

Der Rekordflügel:
Robert Schaller flog
im August 2015 ein
209,2 Kilometer
langes FAI-Dreieck
mit dem PRION 3.
Er setzte damit eine
beeindruckende
Bestleistung mit
einem EN/LTF-A
zertifizierten
Gleitschirm.



1 YEAR

Alle unsere Schirme sind für ein Jahr ab Kauf und nach erfolgter Registrierung gegen Unfallschäden versichert.
Dein Schaden – wir richten's! Genaue Bedingungen unter www.nova.eu/garantie

PRION 3 – Hungrig aufs Abenteuer

Fluggenuss durch Innovation: Der PRION 3 bietet modernste Technologien kombiniert mit einem intelligenten Materialmix, der das Schirmgewicht markant senkt. Das Resultat ist ein Flügel, dem du voll vertrauen kannst – und der gleichzeitig dank seines quirligen Handlings begeistert. Erlebe deine Abenteuer mit dem PRION 3!

Der Allroundflügel für Ein- und Aufsteiger (EN/LTF A)

Genuss im Stubai

Anfänger und Gelegenheitspiloten freuen sich, geeignete Fluggelände zu finden. Wir stellen in loser Reihenfolgen passende Gelände vor.

Text und Foto Karsten Kirchhoff



Bei strahlendem Sonnenschein stehe ich vor der Bergstation der Elfer Bergbahn. Ohne Schirm! Dafür mit einem Rennrodel. Linker und rechter Hand liegen die Startplätze. Mein Weg führt mich jedoch zunächst an den Startplätzen vorbei, weiter geradeaus. Hier, wo der Starthang ins Pinnistal übergeht, ist der Ausgangspunkt für einen besonderen Spaß. Über die Issenangeralm geht es mit dem Schlitten mehrere Kilometer rasant hinab bis zur Talstation. Eine Gaudi, die ihr euch auch bei Flugwetter nicht entgehen lassen solltet. Doch nicht nur Rodelspaß hat das Stubaital zu bieten. In ca. 20 Minuten erreicht man von Innsbruck aus diese hochalpine Berglandschaft. Der Elfer liegt nahe der Ortschaft Neustift. Er ist ein hervorragender Schulungs- und Thermikflugberg mit einfachen Start- und Landeplätzen, der auch Anfängeransprüchen gerecht wird. Pflichtveranstaltung in der Fliegerszene ist der Stubaicup im März. Event, Festival, Party und Fliegertreff mit Fluggarantie im Mikroklima des Stubaitals. Messestandplatz ist der große Landeplatz in der Nähe der Flugschule in Neustift hin-

ter der Talstation der Elfer-Bergbahn. Auch im Jahre 2016 lädt das Stubaital Pilotinnen und Piloten vom 4. - 6. März zum Festival am Elfer ein. Mit der Bergbahn gelangt ihr in wenigen Minuten hinauf. Die Wiesensstartplätze im Bereich der Bergstation und der Elferhütte sind breit und optimal geeignet. Der Startbereich oberhalb der Bergstation ist seitlich von Liftseilen tangiert. Generell werden die Startwiesen im Winter als Skipiste mitgenutzt. Auf Skifahrer im Winter und Wanderer im Sommer solltet ihr deshalb besonders achten. Fußfaule können nach dem Verlassen der Bergsta-

tion auch direkt unterhalb des Weges starten, wenn dort kein Schulungsbetrieb herrscht. Grundsätzlich bieten die Startplätze gute Möglichkeiten, den Schirm vor dem Abflug zu kontrollieren. Ein Startabbruch ist zu allen Seiten hin möglich. Nach dem Start führt euch der Flugweg zunächst aus der Waldschneise vor in Richtung Tal. Anschließend könnt ihr euch bevorzugt zwischen der Lifttrasse und der rechten Hangkante am Hennenbichl aufhalten. Von hier aus ist der große Landeplatz aus der Luft gut einzusehen. Im Pinnistal, das sich rechts der Startplätze befindet, gibt es keine Landemöglichkeiten. Deshalb solltet ihr das Einfliegen in das Pinnistal unbedingt vermeiden, denn der Talwind kann jederzeit auffrischen und ein Vorwärtskommen zu landbaren Gebieten erschweren. Im Gleitwinkel ist der Landeplatz von den Startplätzen problemlos zu erreichen. Nachmittags weht der Talwind vom Inntal oft so stark das Stubaital hinauf, dass ihr vor dem Elfer soaren könnt. Gleichzeitig erfordert der starke Talwind eine rechtzeitige Planung der Landeinteilung. Bei schwachem Wind wird hier generell eine

Eignung

Gleitschirm	
Start	Landung
●	●
Hängegleiter	
Start	Landung
● ●	●
Flugweg	
●	

- einfach = für Anfänger geeignet
- mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot
- schwer = erfahrener Pilot
- nicht geeignet

ELFER

Österreich - Tirol - 6167 Neustift
 Art: Schulungs-, Thermik- und Soaringgelände
 Transport: Bergbahn / zu Fuß
 Höhenmeter: ca. 851 m

Siehe auch in der DHV-Geländedatenbank
www.dhv.de/db3/gelaende



Linkslandevolte geflogen. Ist der Wind stärker, kann auf eine Landeinteilung verzichtet werden. Dann solltet ihr die Höhe in Achterschlaufen im Randbereich des Landebereiches abbauen. Dabei darauf achten, dass ihr nicht über die ersten Häuser am Dorfrand versetzt werdet. Ausgleitstrecke in Richtung Taleingang steht genug zur Verfügung. Geübte Piloten, die über genügend Wetterfahrung in den Hochalpen verfügen, müssen sich im Alpen-Paragliding-Center am Landeplatz eine Einweisungskarte (5 Euro pro Jahr) holen. Akrofliegen und Speedgliden sind am Elfer verboten. Der Betreuung der Flugschule solltet ihr euch anschließen, wenn ihr nur selten in den Alpen fliegt. Die Fluglehrer kennen die Bedingungen im Stubai aus jahrelanger Erfahrung. Da pro Woche bzw. Tag nur maximal 16 Kursplätze zur Verfügung stehen, ist eine frühzeitige Anmeldung empfehlenswert.

Informationen für Gelegenheitspiloten

Weniger erfahrene Piloten sollten nur unter kompetenter Betreuung fliegen. Bewährte Veranstalter siehe www.dhv.de unter **Travel&Training**

Anmerkung: In dem beschriebenen Fluggelände können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern sowie besondere Wind- und Wettersituationen/-phänomene auftreten. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten.

START

1. Startplatz: Nordost-Ost, Nord-Nordwest, GS+HG, 1.827 m NN, N 47°05'51.48" E 11°19'25.04"
 Vom Ausgang der Bergstation dem Weg in Richtung Süden zur Elferhütte folgen. Der lang gestreckte Wiesenstarthang oberhalb der Bergstation bietet hervorragende Startmöglichkeiten. Vor allem im Winter kann an der Elferhütte oder am Weg direkt neben der Bergstation gestartet werden, wenn kein Schulungsbetrieb herrscht. Auf Wanderer und Skifahrer achten!

- **Charakteristik:** gleichmäßig geneigte Wiesenstarthänge in breiter Waldschneise ermöglichen eine gute Kontrolle während der Aufzieh-, Kontroll- und Startphase.
- **Startabbruch:** einfach möglich (zur Seite).
- **Schwierigkeiten:** querender Wanderweg am Ende des Startplatzes. Schulungsbetrieb. Teilweise hohes Pilotenaufkommen. Abstand zur Bergbahn und Liftseilen einhalten. Landeplatz nicht direkt einsehbar.

FLUG:
 Vor allem im Frühjahr und Sommer findet man am Elfer gute Thermikbedingungen für Streckenflüge entlang des Stubaitals. Bei allen Flügen bitte unbedingt die Flugverbotszonen und Wildschutzgebiete beachten. Gute Flugbedingungen findet man hier auch im Winter.

- **Charakteristik:** Der Landeplatz ist vom Startplatz aus nicht direkt einsehbar, jedoch kurz nach dem Start im Tal gut auszumachen und im Gleitwinkelbereich problemlos erreichbar.
- **Thermikflüge:** Der Elfer bietet oft gute, lokale Thermikbedingungen. Für den Einstieg in die Thermik sollten die höher gelegenen Startbereiche gewählt werden, um den Thermikeinstieg zu erleichtern.
- **Soaringflüge:** Vor allem nachmittags weht oft ein deutlicher Talwind vom Inntal im Nordosten her das Stubaital hinauf, der ein Soaren am und vor dem Elfer möglich macht.
- **Streckenflüge:** Vormittags ermöglicht eine Talquerung den Thermikanschluss an dem durch die Sonneneinstrahlung begünstigten Gegenhang.
- **Schwierigkeiten:** Mischflugbetrieb, Schulungsbetrieb, Thermik- und Hangflugregeln beachten. Gefährlich bei Südwind!

LANDUNG

Großer Landeplatz für Gleitschirme und Drachen in Neustift nordöstlich der Talstation in der Nähe der Flugschule.

Landeplatz: Neustift, GS + HG, 976 m NN, N 47°06'44.51" E 11°18'54.25"

- **Charakteristik:** weiträumiger, hindernis-freier, frei anfliegbarer Landeplatz.
- **Schwierigkeiten:** Landevolten beachten. Mischflugbetrieb. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Bei starkem Talwind kann man am Elferlandeplatz die Höhe durch Abachtern abbauen.

Nicht über die Häuser versetzen lassen.
 Windstärke beachten!

Gefahren: Startplatz ist föhnanfällig. Abstand zu Seilbahnen einhalten. Am Wochenende viele Piloten. Schulungsbetrieb. Örtliche Auflagen laut Aushang bitte beachten. Ausgeprägtes Talwindssystem. Hang- und Thermikflugregeln unbedingt beachten.

Notlandeplätze: Freie Feld- und Wiesenflächen am Hangfuß. Diverse Wiesen im gesamten Stubaital.

Wetter + Webcam: www.apc-stubai.at/wetter-webcam-stubai.html

Ansprechpartner:

Alpen-Paragliding-Center Stubai
flugschule@apc-stubai.at, www.apc-stubai.at/
Geländeeinweisung: Einweisungskarte für 5 Euro bei Alpen-Paragliding-Center. Ausführliche Infos über die Fluggebiete im Stubaital. Beim APC-Team aktuelle Flugwetter-Infos, Wetterprognosen und Tipps.

Betreutes Fliegen: das Alpen-Paragliding-Center Stubai bietet einwöchige Thermik- und Techniktrainings und tageweise fluglehrerbegleitetes Fliegen an.

Informationen:

Tourismusverband Stubai
info@stubai.at, www.stubai.at,
www.neustift-stubaital.net/

Camping: www.campingstubai.at
Bergbahn: www.elfer.at

Karten: Fluggebietskarte Alpen (s. DHV-Shop);
 Kompass-Karte Nr. 83 M 1:50.000

Infos: www.dhv.de/db3/travel oder
www.apc-stubai.at



Weltmeister Alex Ploner
im Anflug

Tolle Stimmung beim DHV-Hang Gliding Meeting



Starrflügelweltmeister Tim Grabowski
startete zum Demoflug



Fluglehrerfortbildung: Modernere Ausbildungs-
methoden im Drachenfliegen - Hier herrschte
großes Interesse bei den Fluglehrern

Trotz durchwachsenem
Wetter eine gelungene
Veranstaltung

Text Regina Glas

**DHV Hang Gliding
Meeting 2015**

Internationales
Drachenfliegertreffen
16.-18. Oktober
Buching-Allgäu www.dhv.de



aus den Rauchpatronen quoll oranger Rauch, als Blacky nach einer beeindruckenden Flugvorführung seinen Drachen sanft aufsetzte. Begeisterte Zuschauer am Messegelände applaudierten. Beim 1. DHV Hang Gliding Meeting herrschte ausgezeichnete Stimmung. Vom 16. - 18. Oktober lud der DHV und die Firma A.I.R. nach Buching ins schöne Allgäu ein. Ein internationales Treffen für die Drachenflugszene mit Ausstellung aller Drachen- und Gurthersteller, Flugsimulator, Fluglehrerfortbildung, Regionalversammlung Südost, viele Vorträge, Rettungsschirmpacken und einiges mehr. Die Wettervorhersage prophezeite nur durchwachsenes Wetter, der Samstag überraschte trotzdem mit ein paar Sonnenstrahlen und fliegbarem Wetter. Knapp 60 Drachenfluglehrer nahmen an den zwei Fortbildungen teil. 14 Aussteller hatten ihre Stände aufgebaut. Jede Menge Drachen waren am Messegelände zu sehen, vom Einfachsegler, Intermediates bis zu den Highend-Geräten. Jürgen Röder schleppte mit seinem Trike per UL-Schlepp wie am Fließband Drachen in die Luft. Profis wie A.I.R.-Werkspilot Tim Grabowski und Alex Ploner aus Italien zeigten ihr Ausnahmekönnen. Acropilot Johannes Blacky Schwarz zeichnete unglaublich schöne Formen in den Himmel. Auch andere Fliegerprominenz war anwesend, wie Piloten aus den Nationalteams verschiedener Länder, Weltmeister Manfred Ruhmer, Weltrekordler Jochen Zeyher und einige andere.... Die Jungs von den Bergsträßler Drachenfliegern zeigten eine neue Schulungsmethode im Flachslepp, Toni Roth führte seinen E-Lift vor und etliche Piloten nutzten die Gelegenheit, mal ein anderes Fluggerät auszuprobieren. Drachenpiloten, Interessenten und Zuschauer aus ganz Europa nahmen lange Anreisen ins Allgäu auf sich, um bei dem Spektakel dabei zu sein. Das Abendprogramm mit Vorträgen und Diskussionen um die Zukunft des Drachensports im Bannwaldstadl zog viele Besucher an, die Sitzplätze reichten nicht aus. Eine Wiederholung dieses Meetings im nächsten Jahr ist garantiert.

Fotos: Eberhard Dengler (5), Tobias Bauer (22)



Der Buchinger Bürgermeister Hans Gschwill mit den Organisatoren Regina Glas (DHV) und Felix Rühle (A.I.R) bei der Eröffnung der Messe



Aufwärmen und Stärken im Zelt



Tolle Flieger im Firmengebäude von A.I.R



ICARO - Manfred Ruhmer zeigte die Drachenpalette von Anfänger- bis Wettkampfdrahen



Atos Konstrukteur Felix Rühle berichtete über die Entwicklung der Starrflügler und über Carbon



Verschiedene Fachvorträge sorgten für ein volles Haus



Toni Roth mit Neuigkeiten zum E-Lift



Mario Bregulla führte seinen Flugsimulator vor



Carsten Friedrichs mit dem Wills Wing Alpha Einfachsegler



Flachslepp Demo von den Bergsträßler Drachenfliegern



SEEDWINGS präsentierte den Turmhochleister SKYRUNNER



SKYLINE mit dem Fun- und Schulungsdrachen MALIBU



Die Schweizer Deltaflugschule mit dem CREX - einem neuen und leichten Intermediateflügel



Eine Drachenpalette von Fox bis Combat und den Gurt Viper C hatte AEROS-Primož Gricar im Programm



Blacky beendet seine beeindruckende Flugvorführung



Bei Finsterwalder neuestes Zubehör rund ums Fliegen



Aus Alt mach Neu: Technora-RCS von Guggemoos bzw. Achim Kühnle



BAUTEK führte den aktuellen Turmhochleister FIZZ vor



Modernes Helmdesign bei ICARO



Ein neu zugelassener Gurt der Firma Skyway - Stefan Schlang stellt das T-Rex vor



High-End-Wettkampfgurt von Skyline



Aeros Gurt Viper C - C für Comfort



Das neue Tenax 4 von Woody Valley



Bei A.I.R. gibts auch Integralgürte von Madreiter

Seit Jahren geht in Deutschland die Zahl der aktiven Drachenflieger zurück.

Mehrere Besucher aus anderen europäischen Ländern berichteten über eine ähnliche Situation bei sich zu Hause. Der Trend ist weltweit zu beobachten. Alle Anwesenden begrüßten die Initiative des DHV, dem Drachenfliegen neue Impulse zu geben. Am Freitag Abend gab es im vollbesetzten Bannwaldsee-Stadl ein Symposium mit internationaler Beteiligung. Charlie Jöst moderierte die Veranstaltung und fasst die wichtigsten Punkte dieser lebhaften und konstruktiven Diskussion zusammen.

Das Symposium hat folgende Vorschläge zur Verbesserung der Situation eingebracht und zum Teil leidenschaftlich diskutiert:

- Es gibt immer noch sehr viele Menschen, die am Drachenfliegen interessiert sind
- Interessierte brauchen Schulungsangebote in der Nähe ihrer Wohnorte
- Drachenfliegen ist ein anderes Erlebnis als Gleitschirmfliegen
- Drachenschulung ist zwangsläufig aufwändiger und teurer als Gleitschirmschulung
- Der Kunde ist bereit, mehr für eine gute Drachenausbildung zu zahlen
- Schulen müssen neue und moderne Schulungsdrachen bereitstellen
- Gurtzeuge und weitere Ausrüstungsgegenstände sollten dem Stand der Technik entsprechen
- Schulungsmethoden sind zu hinterfragen und ggfls. zu modernisieren
- Die doppelsitzige Ausbildung sollte ausgebaut und stärker beworben werden
- Die Verbände sollen das Drachenfliegen stärker bewerben

Der DHV hat bereits einige der Vorschläge aufgegriffen und umgesetzt.

DHV-Mitarbeiterin und Drachenfluglehrerin Regina Glas koordiniert seit diesem Jahr alle Belange des Drachenfliegens. Erstes Ziel ist es, am Drachenflug Interessierte aus erster Hand zu informieren und an Flugschulen zu vermitteln. In weiteren Schritten sollen neue Fluglehrer geworben und flächendeckend Drachenflugschulen etabliert werden. Der DHV unterstützt Vereinsflugschulen bei der Ausbildung der ehrenamtlich tätigen Fluglehrer und fördert die Entwicklung weiterer Schulungsmethoden wie Flachslepp oder Doppelsitzerausbildung. ☞



Foto: Andreas Busslinger

WINTERZEIT

Nachprüfungszeit

Jetzt ist die ideale Gelegenheit, die Ausrüstung zu checken.

Text und Fotos Simon Winkler | Regina Glas

Unsere Flugausrüstung wird immer filigraner. Leichtere Tücher, Luftprotektoren, dünnere und weniger Leinen sowie Karbonverbauungen. All diese Parameter machen sie empfindlicher auf äußere Einflüsse wie Stöße und Reibung.

Doch seid mal ehrlich, wann habt ihr das letzte Mal eure Ausrüstung auf Mängel überprüft? Vorm Start? Beim Leinensortieren? Beim Zusammenbauen des Drachens? Dies war wohl eher spartanisch. In der Zeit, in der die Tage wieder kürzer werden, bietet sich die perfekte Gelegenheit – zu Hause im Wohnzimmer. Gerade Schirme, Drachen und Gurtzeuge, welche genau in der Mitte ihres Nachprüfungsintervalls liegen, sollten einmal einer Sichtprüfung unterzogen werden. Und ganz ehrlich, in der Zeit, in der das Fliegen etwas zu kurz kommt, ist es doch auch ganz schön, sich ein bisschen mit seiner Ausrüstung zu beschäftigen.

Für diese Überprüfung braucht man keine besonderen Messtechniken oder Checktricks, es geht dabei rein um den gesunden Menschenverstand. Wenn ich mich mit einem erkannten Mangel (und wenn er noch so klein ist) unwohl fühle, sollte ich den Ausrüstungsgegenstand zur Nachprüfung in einen Fachbetrieb bringen. Es folgt eine kleine Checkliste, die jeder zu Hause durchgehen kann – und darf. Bitte beachtet, dass diese Liste nicht vollständig ist. Es handelt sich lediglich um die wichtigsten Checkpunkte. Diese Checkliste betrifft nicht nur den Gleitschirm oder Drachen – auch das Gurtzeug sollte einmal genauer angesehen werden. Neuerdings haben einige Hersteller auch eine Nachprüfpflicht für Gurtzeuge vorgeschrieben. Diese liegt wie beim Gleitschirm meist bei 100 Stunden oder 2-Jahren Betriebszeit und ist im Betriebshandbuch oder auf der eingeklebten Plakette zu entnehmen.

Ist alles o.k. oder gibt es doch ein paar Punkte, bei denen man guten Gewissens kein Häkchen machen kann? Kleine Reparaturen kann man durchaus selbst durchführen, wichtig ist nur, dass Teile, die getauscht werden müssen, durch Originalteile ersetzt werden. Im Zweifelsfall sollte immer ein professioneller Checkbetrieb oder der Hersteller kontaktiert werden.

Das DHV-Team wünscht euch einen guten Start in die Flugsaison 2016!

Gleitschirm Checkliste

Ober und Untersegel

- Befinden sich kleine Löcher oder Risse im Segel?
- Achtung: Gut zu prüfen, wenn man das Tuch gegen das Licht hält.
- Reparatur mit Klebesege!
- Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Sind Nähte ausgefranst oder offen?
- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Verschmutzungen durch Insekten, Erde, Kuhfladen?
- Nur mit klarem Wasser ohne Reinigungsmittel säubern



Derartige Verschmutzungen nur mit klarem Wasser beseitigen.

Leinenloops (Leinenverbindungen am Segel)

- Gibt es Beschädigungen?
- Von einem Fachbetrieb reparieren lassen

Leinen

- Befinden sich Scheuerstellen am Mantel oder Kern?
- Gibt es offene Stellen im Mantel?
- Sind Knicke/Beulen unter dem Mantel spürbar?
- Sind Leinen- und Spleißvernähungen ausgefranst?
- Beschädigte Leinen sollten nur von einem Fachbetrieb ausgetauscht werden!
- Sind die Leinen symmetrisch? (Linke und rechte Schirmhälfte)
- Einfach Trageturte auf gleicher Höhe fixieren und am Schirm Leinenloops der linken und rechten Seite vergleichen.



Sind die Leinen in Ordnung? Sollte sich eine Leine nicht so schön biegen wie diese, sondern einen markanten Knick bilden, könnte der Kern verletzt sein. Auch ein Abtasten der Leine auf Beulen kann hilfreich sein.



Symmetriecheck. Mit fixierten Trageturten auf gleicher Höhe können oben am Schirm die Leinen der linken und rechten Seite verglichen werden. Die Leinen sollten dabei auf Zug verglichen werden.

Leinenschlösser

- Sind diese sauber verschlossen?
- Gibt es große Kratzer oder Dellen?
- Ist das Schraubgewinde ok?
- Achtung:** Durch zu festes Zudrehen kann das Gewinde überdreht werden. Der Schäkkel sollte in diesem Fall ausgetauscht werden.
- Sind die Gummis porös oder fehlen sie sogar?
- Sind alle Plastikclips im Leinenschloss?



Sind die Leinenschlösser sauber verschlossen und die Gummis, die ein Verrutschen verhindern, in Ordnung?

Trageturte

- Sind Beschädigungen feststellbar?
- Gibt es Verformungen der Brummelhaken?
- Achtung:** Sind diese aufgebogen, kann ein sauberes Verbinden behindert werden. Dies kann auch zu einem erleichterten Einfädeln von dünnen Leinen führen.

Steuergriffe

- Ist die Steuerleine auf Werkseinstellung?
- Sind die Steuerleinen symmetrisch?
- Achtung:** Steuerleinen sind meist aus Nylon oder Dyneema, können sich daher dehnen und schrumpfen. Ein Nachmessen ist oft hilfreich (Sollwerte beim Hersteller nachfragen oder dem Betriebshandbuch entnehmen).
- Gibt es Beschädigungen im Bereich des Knotens?
- Achtung:** Gerade Steuergriffe mit Wirbel sollten genauer betrachtet werden. Oftmals sind diese nicht sauber entgratet und sorgen für Beschädigungen an der Leine.

Gurtzeug

- Hauptkarabiner
- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?
- Sind ungewollte, starke Kräfteinwirkungen bekannt?
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen



Sind die Hauptkarabiner noch in Ordnung? Bei Zweifeln sollte man lieber in neue investieren.

Aufhängung

- Ist die Hauptaufhängung, Rückenstütze oder sonstige Gurte in Ordnung?
- Scheuerstellen sollten gründlich begutachtet werden. Besonders wichtig: Kontaktpunkte Sitzbrett/Aufhängung. Oftmals hilft nur ein Blick ins Innere des Gurtzeuges.

Schnallen

- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber?
- Bei Problemen hilft oftmals ein Ausblasen mit einem Kompressor

Beschleuniger

- Ist der Beschleuniger richtig eingestellt?
- Ist die Beschleunigerleine und Beschleunigerbar in Ordnung?

Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr „verklebt“?
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine, sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen - denn Klett wird mit der Zeit immer fester.



Dieses Bild zeigt eindrucksvoll, wie fest das bisschen Klett bei einem Frontcontainer werden kann. Er trägt eine volle Kiste Bier!

Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden
- Besonders die Verbindung durch Schäkkel kontrollieren (Siehe Punkt Leinenschlösser)
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?

Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Im Optimalfall ist der Retter verrutschsicher mit einem Maillon Schäkkel (Gr.8) verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10 Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass?
- Parawaiting auf der nassen Wiese oder im Schnee sitzend, ist gerade für Gurtzeuge mit Bottomcontainer schlecht. Diese Retter sollten öfter gelüftet werden.
- K-Prüfung - Gurtzeug und Retterauslösung kompatibel

Drachen Checkliste

Gerät

- Segel (Tuch, Segellattentaschen und Nähte auf poröse Stellen überprüfen)
- Reparatur mit Klebesegel
- Tipp:** Ecken immer abrunden und auf beiden Seiten zukleben
- Bei größeren Schäden von einem Fachbetrieb reparieren lassen
- Segellatten (Latten mit Segellattenplan abgleichen)



Prüfung der Segellatten anhand des Segellattenplans.

- VG (Umlenkrollen checken, Seil auf Scheuerstellen überprüfen)
- Schränkungsansläge (Pitchwerte mit Winkelwaage auf richtige Einstellung laut Herstellerangabe checken)
- Rohre (auf Dellen abtasten, verbogene und beschädigte Rohre austauschen)



Eine Beule am Flügelrohr lässt sich im eingebauten Zustand nur schwer erfühlen, wenn sie hinter der Mylar-Anströmkante liegt.

- Karbonteile (Flügelrohre, Holm, Basis, Swivels, Randbögen) auf Beschädigungen, Risse, Druckstellen, Verfärbungen überprüfen
- Schrauben (überprüfen und evtl. festziehen und auf Korrosion prüfen)
- Aufhängung (auf Scheuerstellen und offene Nähte überprüfen, bei kleinsten Schäden austauschen)
- Unterverspannung (Kauschen und Seile auf Beschädigungen prüfen, bei kleinsten Beanstandungen sofort austauschen. Den Hersteller fragen, nach wieviel Flugstunden diese ausgetauscht werden müssen)



Kauschen und Seile müssen auf Beschädigungen überprüft werden und in diesem Fall ausgetauscht werden.

Gurtzeug

- Hauptkarabiner
- Ist das Karabineralter überschritten?
- Herstellerangaben beachten!
- Ist ein sauberes, reibungsloses Verschließen und Öffnen möglich?

- Sind ungewollte, starke Kräfteinwirkungen bekannt?
- Im Zweifelsfall Karabiner austauschen
- Sind Metallverfärbungen, Dellen oder grobe Kratzer erkennbar
- Hauptaufhängung (auf Scheuerstellen, etc. überprüfen)
- Reißverschlüsse (auf Schäden überprüfen, evtl. austauschen oder auch mit Silikonspray gangbarer machen)



Die Hauptaufhängung muss auf Scheuerstellen untersucht werden.

Schnallen

- Schließen und öffnen alle Schnallen sauber
- Bei Problemen hilft oftmals ein Ausblasen mit einem Kompressor

Klettverschlüsse

- Sind die Klettverschlüsse beschädigt oder zu sehr verklebt?
- Alle Klettverbindungen, insbesondere auch des Kanals der Retterverbindungsleine sollten in geringen Abständen vollständig geöffnet und verschlossen werden, um ein sauberes Öffnen im Notfall zu ermöglichen – denn Klett wird mit der Zeit immer fester!

Retterverbindungsleine

- Ist die Verbindungsleine sauber mit dem Gurtzeug verbunden?
- Besonders die Verbindung durch Schäkel kontrollieren
- Ist die Verbindungsleine beschädigt?



Der Auslösemechanismus muss gecheckt werden. Ebenso sollten die Kletts von Zeit zu Zeit gelöst und neu verschlossen werden.

- Aufrichtsysteme/Slider/Rückenplatte bzw. Gestänge auf Verschleiß checken durch Blick ins Innenleben des Gurtzeugs
- Auch hier ist es ratsam, wenn auch nicht vorgeschrieben, den Gurt von Zeit zu Zeit dem Hersteller oder Musterbetreuer zum Check zu geben.

Retter

- Ist der Retter fest mit dem Gurtzeug über die Verbindungsleine verbunden
- Schlaufverbindung unbedingt vor Verrutschen sichern
- Ist der Retter älter als 10 Jahre?
- Wann wurde der Retter zum letzten Mal gepackt?
- Wir empfehlen ein Packintervall von 6 Monaten
- Wurde der Retter nass? (Gurtzeug lag im Regen oder Schnee bzw. wurde feucht gelagert)
- K-Prüfung - Gurtzeug und Retterauslösung kompatibel



Bildquelle : www.foto-webcam.eu (2)

Winterliche Hochnebel-Lagen

Wenn das Wetter kopfsteht und die Wolken unten sind

Text und Fotos Volker Schwanitz

Eines der ersten Dinge, die jeder über das Wetter lernt, ist, dass Hochdruck sonniges und trockenes Wetter bringt. An dieser Aussage ist prinzipiell auch nicht viel auszusetzen, außer es ist Winter und man befindet sich im tiefen Flachland oder am Nordalpenrand. Denn hier zeigt sich die Kehrseite der Medaille: Es bildet sich bei Hochdruck oft eine trübe-graue hochneblige Schicht aus, unter der man das strahlend schöne Alpenwetter darüber nicht ansatzweise vermuten würde.

Total benebelt

Nebel und Hochnebel sind nichts anderes als tiefhängende/aufliegende Wolken. Sie bestehen aus kleinen, schwebenden Wassertröpfchen mit einer Größe von 0,01 bis 0,04 mm. Genau genommen spricht man von Nebel, wenn die Sichtweite in ihm unter 1 km beträgt und die Luftfeuchte nahe 100 % liegt. Die Vorstufe des Nebels ist Dunst (bzw. feuchter Dunst), der über eine Sichtweite von 1 bis 8 km definiert ist. Die Bezeichnung Hochnebel findet Verwendung für Stratusbewölkung mit einer Untergrenze von **weniger als** 600 m und einer Bedeckung von 7/8 bis 8/8. Bei winter-

lichen Inversionslagen liegt die Hochnebel-Obergrenze meist bei 700 - 1.300 Metern, im besonders anfälligen Schweizer Mittelland oft sogar noch deutlich höher reichend.

Oben hui – unten pfui

Bei winterlichen Inversionslagen kann die jahreszeitlich geringe Sonneneinstrahlung die massive Ausstrahlung des Erdbodens nicht kompensieren und es findet somit eine zunehmende Auskühlung der Grundschicht statt (vor allem bei Schneebedeckung).

Zusätzlich sorgt die Absinkinversion des Hochdrucks mit ihrer warmen Höhenluft für eine ausgeprägte Inversionslage, die den Luftmassenaustausch mit der Höhenluft verhindert. Oberhalb des Inversionsdeckels herrscht strahlender Sonnenschein mit sehr trockener Luft und überragender Fernsicht. Unterhalb findet durch anhaltende Verdunstung und die fortlaufende Auskühlung eine Anfeuchtung der Luft statt, bis sich schließlich Nebel bildet (Kondensation). Zusätzlich sammeln sich in dieser feuchten Grundschicht mikroskopisch kleine Schmutzteilchen an (sog. Aerosole, z.B. Ruß aus Heizungs-/Autoabgasen und

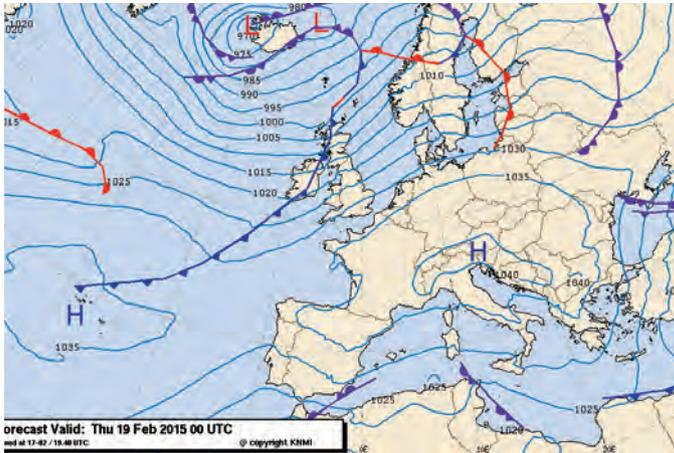
aufgewirbelte Schmutzteilchen), die als Kondensationskeime für eine weitere Verstärkung der Nebelbildung und auch stark steigende Schadstoffbelastung führen. Mitunter kann sich dann die Nebelschicht so weit verdichten, dass sie bis auf den Boden hinunter reicht und aus ihr sogar leichter Nieselregen oder leichter Schneegriesel fällt.

Das Ende des Grauens

Die Dauer winterlicher Hochnebellagen hängt von der Beständigkeit des Hochdrucks ab. Bei einer anhaltenden Omega-Wetterlage (ortsfestes, stabiles Hoch) sind mehr als 2 Wochen lang tiefliegendes Dauergrau möglich. Beendet wird eine Hochnebellage erst durch:

- sehr kräftige Windauffrischung (Auflösung der Inversion durch Durchmischung)
- Tief (Labilisierung und Auflösung der Inversion)
- Zufuhr trockener Luftmassen (z.B. Südfohnluft oder Zufuhr sehr trocken-kalter Russlandluft)

Auch jahreszeitlich sind dem Spuk Grenzen gesetzt, Hochnebel ist nur von Mitte Oktober bis Mitte (selten Ende) März ein



Satellitenbilder

Satellitenbilder des sichtbaren Spektralbereichs sind hilfreich, wenn es darum geht, die großräumige Ausdehnung der Hochnebelgebiete zu erkennen. Es bedarf aber sehr hoch aufgelöster Bilder und eines geschulten Auges, da vor allem bei schneebedecktem

Untergrund die Auswertung nicht einfach ist.

Webcam-Bilder

Wesentlich einfacher auszuwerten und auch aussagekräftiger sind gute Webcams, die auf den Bergen positioniert sind und damit oberhalb der Hochnebeldecke liegen und weit ins Umland blicken lassen. Besonders hochwertige und viele ideal gelegene Webcams findet man auf der Seite www.foto-Webcam.de. Mit diesen Beobachtungen der örtlich aktuellen Situation ist die Lage für die kommenden Stunden brauchbar abschätzbar; dabei gilt:

- Die Höhe der Hochnebelgrenze bzw. der nebelgefährdeten Schicht verändert sich nur gemächlich über Tage, sie ist somit meist über die Vortags-situation brauchbar abschätzbar.
- Solange sich die Hochnebelschicht noch nicht massiv ausgebildet hat, sind tagsüber unvorhersehbare Auflockerungen immer möglich.
- Nebelfelder, die sich bis 14 Uhr nicht deutlich gelichtet oder aufgelöst haben, bleiben auch den Rest des Tages meist bestehen und verdichten sich im weiteren Tagesverlauf sogar wieder (unveränderte Luft-masse vorausgesetzt).

Thema. In der restlichen Jahreszeit ist die Sonne stark genug, um im Tagesverlauf die Auskühlung der Grundschicht auszuheizen.

Prognose-Probleme

Da sich winterliche Nebel- bzw. Hochnebellagen in einer einheitlichen Hochdruckluftmasse bilden, lässt sich beim Blick in die Bodendruck-/ Frontenvorhersagen keine Störung ausmachen, der man das schlechte Wetter in die Schuhe schieben kann. Allenfalls aus jahreszeitlicher Erfahrung heraus kann man sie erwarten. Aber auch alle anderen Prognosen haben große Probleme mit einer halbwegs treffenden Vorhersage. Vor allem an (möglichen) Übergangstagen sind es örtliche, von den Modellen nicht erfassbare, Temperatur- oder Feuchteveränderungen, die für Auflösung oder Verdichtung verantwortlich sind.

Temp

Zumindest für geübte Augen ist der Blick auf den Mitternachts-Temp einer nahen Radiosondierung hilfreich. Sie ist bei der Abschätzung der Höhe und der zu erwartenden Nebeldichte sehr hilfreich. Aber auch hier sind Auflösungs- oder Verdichtungstendenzen nur im Groben ableitbar.

Das gute, alte Textwetter

Trotz allgemeinen Prognose-Unsicherheiten bietet das Textwetter von Austrocontrol auch eine gute Entscheidungshilfe für Österreich:

Flugwetterübersicht Segelflieger, Drachen und Paragleiter

Wetterlage: Winterliche Hochdrucklage mit feuchter Grundschicht, die tagsüber weitgehend abtrocknet.

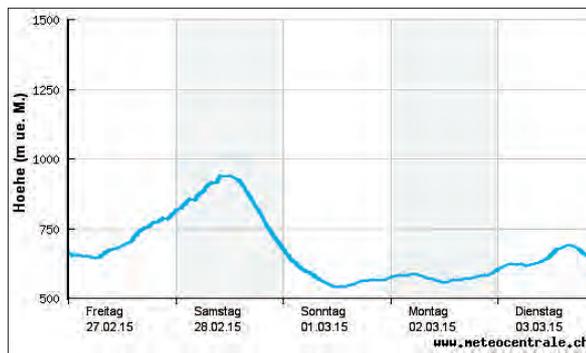
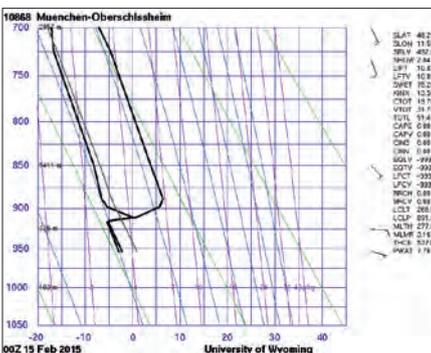
Nordalpen und Alpenhauptkamm Nord-seite:

Wetterablauf:

Am Morgen vom Bodensee über das Bayerische Alpenvorland bis ins Salzkammergut unterhalb einer Inversion bei 3000ft amsl beständiger Hochnebel bei Sichten unter 4km. In inneralpinen Tallagen gefrierender Nebel und Hochnebel. Die Nebelfelder lösen sich inneralpin bis Mittag weitgehend auf, im Alpenvorland ist der Hochnebel wiederum hartnaeckig, vereinzelte Auflockerungen nur am Nachmittag. Ansonsten ziehen im Tagesverlauf zeitweise geringe bis aufgelockerte hohe Schleierwolken durch. In der Nacht auf Freitag bildet sich wieder verbreitet Nebel und Hochnebel.

Schweizer Extrawurst

Für Hochnebellagen im Schweizer Mittelland gibt es zusätzlich die Möglichkeit, mit Hilfe der Druckdifferenz Payerne (CH) – Strasbourg (F) die Höhe der Hochnebelgrenze abzuschätzen. Dieser Indikator ist in einem Prognosediagramm verarbeitet, das unter www.meteocentrale.ch => Freizeitwetter => Hochnebelobergrenze abrufbar ist. ☞



◀◀ Temp einer ausgeprägten Hochnebellage

◀ Spezielles Nebel-diagramm für das Schweizer Mittelland

Bayern-Tirol und zurück

Welche Fluggebiete sind anfängerfreundlich? Worauf muss ich am Start- und Landeplatz besonders achten? Woher bekomme ich verlässliche Wetterdaten? Wohin fahre ich bei welchem Wind und welcher Wind ist überhaupt (noch) fliegbar?

Text Katharina Sondermann

Diese und viele andere Fragen wird jeder frisch gebackene A-Schein-Pilot oder Gelegenheitsflieger kennen. Uns ging es nicht anders und deshalb machten wir uns Ende Juli auf den Weg vom Sauerland nach Holzkirchen. Hier startete unsere sechstägige Bayern-Tirol-Safari mit Flyart-Chef Klaus Schwarzer (www.flyart.de).

Montags trafen wir uns um 9:00 Uhr in Holzkirchen. Vor Ort die erste Überraschung: Wir zwei waren die Gruppe. Aus dem letzten Urlaub in Bassano wussten wir bereits, dass die Flyart-Reisegruppen immer eine sehr angenehme Größe von 6-12 Personen haben, waren aber positiv überrascht, nun eine sechstägige Intensivbetreuung genießen zu dürfen.

Als erstes stand Wetterkunde auf dem Programm. Klaus Schwarzer zeigte uns, wo man welche Wetterdaten bekommen kann und wie man diese deuten muss. Für den ersten Tag fiel aufgrund des Nordwindes die Wahl auf Pertisau am Achensee. Zu Beginn der Woche für uns ein wahres Highlight, kannten wir den Achensee bisher nur aus zahlreichen beeindruckenden Videos. Vor Ort angekommen, besichtigten wir natürlich erst die Landeplätze. Klaus erklärte uns, welcher Landeplatz für welche Windrichtung geeignet ist und worauf wir besonders achten müssen. Als letztes besprachen wir zusammen die Landeinteilung und ab ging es mit der Gondel den Berg hinauf (Hinweis für Fans von walk&fly-Touren: mit Klaus kann man jeden Berg auch zu Fuß erklimmen). Am Startplatz war einiges los, da die ortsansässige Flugschule gerade ein Sicherheitstraining durchführte. Zeit für uns, erstmal einige Starts zu beobachten und den Startplatz genauer ins Auge zu fassen. Nachdem sich der Wind wieder auf Nord eingependelt hatte, machten wir den ersten Abgleiter der Woche inklusive stressfreier Landung auf einem der großen Landeplätze. Nach einem entspannten Landebier ging es dann zurück nach Holzkirchen.

Am nächsten Morgen wuchs unsere kleine Gruppe vorübergehend auf drei Teilnehmer. Nach einer kurzen Wetteranalyse fiel die Wahl auf die Hohe Salve in Österreich. Da es in Söll vor Wandernern nur so wimmelte und die Auskunft bezüglich der Landemöglichkeiten sehr vage war, entschieden wir uns für die Auffahrt von Hopfgarten aus. Am Startplatz mussten wir uns zwischen



zahlreichen Kuhfladen zunächst einen geeigneten Platz zum Auslegen suchen und anschließend aufpassen, dass unsere Schirme nicht zur Zwischenmahlzeit der Kühe wurden – Gleitschirmfliegen ist eben ein Sport mitten in der Natur. Auch an einem bewölkten Tag wie diesem lohnten sich die beiden Abgleiter von der Hohen Salve, da der Startplatz 1.200 m über dem Landeplatz liegt. Abends wieder in Holzkirchen, ließen wir den Tag gemeinsam in einer gemütlichen Pizzeria ausklingen.

Am dritten Tag blieben wir in Bayern. Nach einem kurzen Abstecher in die Skywalk Zentrale, um einen Testschirm abzuholen, fuhren wir zur Hochries. Daran, dass die Gondel nur einmal alle 30 Minuten fuhr, konnten wir schon erahnen, dass dieses Flugge-

Dieser Flugschulbeitrag gehört zur Serie über Fortbildung und betreutes Fliegen. Diese Serie ist Teil der Initiative, um Trainingsdefizite zu beseitigen. Denn fortlaufendes Training ist ebenso wichtig für sichere Flüge wie ein fehlerverziehendes Fluggerät. Artikel zum Thema sind willkommen, müssen aber journalistischen Standards genügen (Kontakt: pr@dhv.de).



Foto: Katrin Sondermann

▲ Start am Brauneck nach Osten. Wir haben den Startplatz überhört und sind über eine Stunde in der Luft geblieben!

◀ Zu Beginn der Woche flogen wir oberhalb des Achensee vom Zwölfer.

biet eher wenig frequentiert wird. Warum, fragten wir uns oben angekommen. Der Startplatz ist mit Matten ausgelegt und der Chiemsee ist von da aus auch zu sehen. Nach beiden Flügen mit herrlichem Blick glückten uns die Landungen ohne Probleme, da der Landplatz sehr groß und die Landeinteilung fest vorgegeben ist.

Am nächsten Tag ging es - wieder in der Zweiergruppe unterwegs - zum Wallberg. Von diesem Bayern-Hot-Spot hatten wir schon viel

gehört. Anders als an den vorherigen Tagen war hier morgens um 10 Uhr am Lande- und Startplatz bereits einiges los. Am Startplatz konnten wir erstmal den Ausblick auf den Tegernsee genießen, denn hier hieß es für uns warten, bis die Tandemflieger gestartet waren. Da das Wetter täglich besser geworden war, konnten wir uns während der zwei Flüge nun auch mal auf die Suche nach Thermik begeben.

Strahlender Sonnenschein begleitete uns am nächsten Tag auf dem Weg zum Brauneck. Zwei Piloten, befreundet mit unserem Fluglehrer, schlossen sich für diesen Tag an - sehr gut für uns, denn nun konnten uns drei erfahrene Piloten Tipps für das Thermikfliegen am Brauneck geben. Sowohl am Startplatz als auch in

der Luft herrschte bereits reges Treiben. Wir beobachteten kurz die Starts einiger Piloten, achteten darauf, wo sie aufdrehen konnten und machten uns dann ebenfalls fertig. Nach einer kurzen Einweisung über Funk ging es schnell, aber ruhig nach oben. Echt toll, den Startplatz bei bestem Wetter mal von oben zu sehen! Nach etwas mehr als einer Stunde traf sich unsere kleine Gruppe am Landeplatz wieder. Nach einer kurzen Mittagspause ging es zum zweiten Mal in die Luft. Die Thermik am Berg war nun schon etwas unruhiger, aber auch rund um den Landeplatz ging es eher rauf als runter. Es war schon ein tolles Gefühl, landen zu müssen, weil einem die Schultern wehtun und nicht, weil thermisch nichts mehr geht. An unserem letzten Tag machten wir uns noch einmal auf dem Weg zum Brauneck. Dort angekommen, mussten wir unsere Rucksäcke unverrichteter Dinge direkt wieder ins Auto packen, da der Wind zu stark geworden war. Stattdessen gab es dann in Holzkirchen einen kleinen Exkurs zum Thema Vario auslesen und Flugbuchsoftware.

Unser Fazit der sechs Tage: Wir haben sehr viel gelernt! Verschiedenste Fluggebiete, Wetteranalyse, Sicherheit beim Starten und Landen sowie beim (Thermik)Fliegen. Dadurch dass die Safari von Montag bis Samstag stattfand, hatten wir die Start- und Landeplätze zumindest in der ersten Wochenhälfte fast immer für uns und konnten uns so völlig auf uns und unseren Flug konzentrieren. Der Spaß kam während der sechs Tage auch nie zu kurz und wir fühlen uns nach diesem Urlaub bestens gewappnet für den ersten Flugurlaub ohne Fluglehrerbetreuung. ▽

Guten Flug!

Die Mitarbeiter der Papillon-Flugschulen Wasserkuppe, Sauerland, Ruhpolding, Stubai und Lüssen sowie die Papillon-Reiseleiter wünschen dir einen guten Flug ins neue Jahr und viele erlebnisreiche und sichere Flugstunden 2016.

See you UP in the sky!



Hauke Scholz
Fluglehrer,
Skyperformance-
Trainer, Kurs- und
Ausbildungsleiter,
Reiseleiter



Jürgen „Josh“ Stalla
Fluglehrer, Skyperfor-
mance-Trainer, Dipl.
Betriebswirt,
Reiseleiter



Christian Noss
Fluglehrer,
Skyperformance-
Trainer, Kursleiter,
Reiseleiter



Remy Ochmann
Fluglehrer, Kursleiter,
Mitglied der dt. GS-
Nationalmannschaft,
Tandempilot



Paul Seren
Fluglehrer, Dipl. Ing.
Luft- und Raumfahrt-
technik, Kurs- und
Reiseleiter



Janis Stübenrath
Fluglehrer,
Skyperformance-
Trainer, Kursleiter,
Landesmeister



Mira Eggers
Fluglehrerin, Kurs-
leiterin



**Johannes
Baumgarten**
Fluglehrer, Kursleiter,
Acropilot



Sharon Daberkow
Fluglehrerin,
Tandempilotin,
Reiseleiterin



Norbert Fleisch
Fluglehrer, Kursleiter,
Meteoexperte,
Reiseleiter



Marina Veik
Fluglehrerin, Kurslei-
terin, Reiseleiterin



Verena „Vreni“ Siegl
Fluglehrerin, Skyper-
formance-Trainerin,
Reiseleiterin



**Christina „Tini“
Siegl** - Fluglehrerin,
Skyperformance- und
Sicherheitstrainerin,
Reiseleiterin



Melanie Christ
Fluglehrerin



Aaron Albl
Fluglehrer, Reiseleiter



Anna-Lena Trabert
Fluglehrerin in
Ausbildung



Malte Schmerer
Fluglehrerassistent



Nicole Schmidt
Fluglehrerin Team
Lüssen, Acro-World-
cup-Siegerin 14/15



**Pepijn Meyer zu
Schlochtern**
Fluglehrerassistent,
Reisen



Conrad Hannen
Fluglehrerassistent,
Tandempilot



Oliver Schüring
Fluglehrerassistent



Tobias Wiedenmann
Fluglehrer in Ausbil-
dung, Tandempilot



Therese Deistler
Fluglehrerin in
Ausbildung



**Anna-Lena Bettina
Ilona „Albi“ Heimer**
Assistentin, Pilotin



Julie Gutwein
Pilotin, Assistentin,
Fotografin



Kai Kessler
Assistent, Pilot



Elisabeth „Elli“ Hart
Fluglehrerassistentin



Ina Rohde
Fluglehrerin



**Klaus „Laurenz“
Renz** - Fluglehrer
Team Lüssen, DHV-
Prüfer, Kursleiter
Hängegleiter



Robert Pramsöhler
Fluglehrerassistent,
Reiseleiter Dolomiten



**Stefan „Eckets“
Burkart**
Team Lüssen,
Tandempilot



**Andreas „Andy“
Frötscher**
Südtirol-Landes-
meister, Gastreferent
Streckenfliegen



Felix Wölk
Fluglehrer, Fotograf,
Autor, Journalist,
Wettkampfpilot,
Kursleiter, Reisen



Verena Link
Bürokauffrau,
Flugschul-Büro,
Kundenbetreuung,
Pilotin



Sophia Axmann
Kundenbetreuung,
Organisation, Events,
Pilotin





Frank Degenkolb
Team Sauerland,
Fluglehrer, Kursleiter



Aksel Seul
Team Sauerland,
Fluglehrer, Reiseleiter



Elise Laatz
Team Sauerland,
Assistentin, Büro



Egbert v.d.Höh
Fluglehrerassistenz,
Tandempilot



Markus Fiedler
Fluglehrer Team
Ruhpolding, Sky-
performance-Trainer,
DHV-Prüfer, Tandem



Matthias Titz
Fluglehrer Team Ruh-
polding, Kursleiter,
Tandempilot



Alisa Schneider
Fluglehrerassistenz
Team Lüssen



Monika „Moni“ Eller
Kooperations-
partnerin Stubai,
Fluglehrerin, Skyper-
formancetrainerin,
Reiseleiterin



Florina „Flo“ Eller
Fluglehrerin, Bachelo-
rette Tourismus und
Wirtschaft



Daniel Naschberger
Fluglehrer Team
Stubai, Bachelor of
Science in
Meteorologie



Ingo „Inge“ Hillmann
Fluglehrer Team
Stubai, Skyperform-
ance-Trainer



Thomas Jorzik
Fluglehrer Team
Stubai, Tandempilot,
Kursleiter Snowkiting



Claire Kiwus
Fluglehrerin Team
Stubai, Event-
managerin



Kilian Pomberg
Team Stubai, Checks,
Service, Verkauf



Baldur Schwab
Pilot, Ground-
handling-Experte,
Supporter



„Mad“ Mike Kung
Weltrekordler,
Extremsportler,
Testpilot, Kursleiter
Groundhandling



Eva Schubert-Eisner
Geschäftsleitung
Papillon GmbH & Co.
KG, Pilotin



Diana Scheidler
Geschäftsleitung
Gleitschirm Direkt



Oliver „Olli“ Janatzek
Team Gleitschirm
Direkt Beratung und
Verkauf, Pilot



Jens Salomon
Team Gleitschirm
Direkt Beratung und
Verkauf, Pilot



Patrick Schmitt
Team Gleitschirm
Direkt Onlineshop



Jürgen Fleck
Systemadministrator



Lisa Gast
Service und Büro,
Pilotin, Fotografien



Lea Spiegel
Auszubildende zur
Kaufrau für Event-
management



Lea Niedermeier
Auszubildende zur
Kaufrau für Büroma-
nagement



Johannes Knust
Leitung LTB Wasser-
kuppe, Sicherheits-
fachkraft; Dipl. Textil
Ing., Pilot



Anita Enders
Bekleidungs-
technikerin,
Mitarbeiterin LTB



Bernd Buxa
Flugleitung,
Tandempilot



Sebastian Hohmann
Leitung Finanzwesen



Gertrud Menz
Buchhaltung



Irmir Becker
Buchhaltung



Marc Niedermeier
CCO, CKO, QK, Print,
Web, Medien



Boris Kiauka
GGF, Kursleiter,
VIP-Kurse, Verkauf,
Reisen



Andreas Schubert
GGF, Pädagoge, amt.
Dt. Meister, 5. Platz
WM, Ausbildungs-
leiter



Papillon®
Paragliding

Wasserkuppe 46
36129 Gersfeld
Tel. 06654 – 75 48
www.papillon.de



Der DHV-Vorstand, der Vorsitzende Charlie Jöst am Mikro.

DHV-Jahrestagung 2015

Konstruktiv, harmonisch in der Mitte Deutschlands

Text und Fotos Benedikt Liebermeister

Deutschland ist Weltmeister. Neben dem Fußball nun auch im Gleitschirmfliegen. Der DHV ist zu recht stolz auf seine Sportler, 2014 gewann Torsten Siegel die Europameisterschaft, bei der WM 2015 holte er Bronze, Platz 8 und 9 für Ulrich Prinz und Marc Wensauer. Mit Andreas Malecki, Thomas Ide und Yvonne Dathe errang Teamchef Harry Buntz in Kolumbien die Goldmedaille in der Teamwertung. Ausgezeichnete Flugbedingungen ermöglichten 10 Durchgänge, das Deutsche Team arbeitete sich beharrlich nach vorne. Im achten Lauf gelang der Coup, das Team überflügelte die Spanier und gab die Führung nicht mehr ab. Nebenbei bemerkt, auch der amtierende Weltmeister der Starrflügler, Tim Grabowski stammt aus Deutschland. Der Verband würdigte seine Sportler mit einem Feuerwerk aus Musik und Tanz. Regionalbeirat Südwest Uli Aellig eröffnete mit schottischen Dudelsackklängen. Streckenrack Philipp Ott zeigte ungeahnte Fähigkeiten. Im wirklichen Leben ist er studierter Tenor. In Begleitung von Uli Schmottermeyer am Klavier gab er einen faszinierenden Einblick in seine hohe Kunst. Ihre Coverversion von We are the Champions begeisterte Sportler und Delegierte im Saal. Furios wirbelten die Mäd-

chen von Foot Work übers Parkett. Cheerleading auf höchstem Niveau.

Im Anschluss eröffnete der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst mit dem stellvertretenden Bürgermeister von Alsfeld Jürgen Pfeiffer die DHV-Jahrestagung.

Der offizielle Teil begann mit der Feststellung der Regularien. Die Versammlung war beschlussfähig, die Tagesordnung wurde angenommen, das Protokoll 2014 genehmigt und Petra Aichele zur Protokollführerin gewählt. Da die Delegierten im Vorfeld schriftliche Tätigkeitsberichte erhalten hatten, hoben die Vorstände nur die Besonderheiten hervor.

Den Anfang machte Charlie Jöst. Begeistert zeigte sich der Vorsitzende über die außerordentlichen Erfolge im Spitzensport. Immerhin ist der DHV der weltgrößte Fachverband der Drachen- und Gleitschirmflieger. Ein großes Anliegen sind ihm die vielbeachteten DHV-Safetytests, die DHV-Mitglieder erwarten von ihrem Verband detaillierte Information für ihre Sicherheit. Das Drachenfliegen sei wieder in Schwung gekommen. Großen Anteil habe daran Regina Glas mit ihrer engagierten Arbeit. Geschäftsführer Klaus Tänzler dankte den



www.youtube.com/watch?v=ipJRUsB7iJQ





Die Weltmeister im
Gleitschirmfliegen
werden mit We are the
Champions empfangen.



Foot Work im Interview mit Charlie Jöst



WM Jubel



„Der Sport muss auch für den Durchschnittspiloten attraktiv bleiben. Unser Ziel ist ein Breitensport mit vertretbarem Risiko, mit guter Ausbildung und mit für die Allgemeinheit geeigneten Schirmen“, so Sicherheitsreferent Karl Slezak.



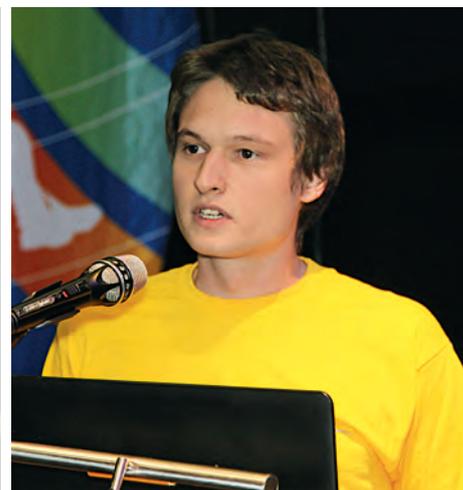
Geschäftsführer Klaus Tänzler dankte den Delegierten für deren ehrenamtliches Engagement



Neu gewählt: Sportvorstand Klaus Tretter



Ferdinand Vogel, DHV-Jugendmanager 2016



Niki Kurcz, bisheriger DHV-Jugendmanager



Delegierte aus allen Regionen nehmen an der JHV teil.

Kassenprüfer Lothar Schweizer (auch 2016) und Uwe Preukschat

Kassenprüfer 2016 Willi Schaeper



Delegierten für deren ehrenamtliches Engagement und berichtete von einer Kommissionssitzung vor 15 Jahren. Die Kommission erging sich in Spekulationen, wieviele Mitglieder der Verband in Zukunft haben würde. Klaus Tänzler notierte 37.800 auf einem Blatt Papier, weil ihm die Zahl irgendwie gefiel. Heute hat der DHV Rekordstand mit 37.770 Mitgliedern erreicht. „Ein Anstieg bei den Unfallzahlen wäre für die Öffentlichkeitswirkung katastrophal“, mahnte der Geschäftsführer. Die Arbeit des DHV für guten Ausbildungs- und Trainingsstand sowie für hohes Sicherheitsbewusstsein sei in Verbindung mit den Safety Tests wichtig. Die Einstellung drei junger Mitarbeiter helfe eine top Servicequalität auch für die Zukunft zu sichern.

Der zweite Vorsitzende Frank Herr besitzt eine ausgeprägte Affinität zu neuen Medien. Deshalb hob er die Steigerung der Klickzahlen auf dhv.de und Bereitstellung des DHV-Infos als E-Paper hervor. Gleichzeitig versteht er sich als Schirmherr der DHV-Jugend. Jugendmanager Niki Kurcz übergibt nach erfolgreicher Amtszeit das Zepter an Ferdinand Vogel, einen sehr erfolgreichen Nachwuchspiloten. Ferdinand ist amtierender Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen.

Gelände und Sicherheit liegen in der Verantwortung von Vorstand Roland Börschel. Die Geländedatenbank wurde auf Europa erweitert. Immer mehr Windkraftanlagen bedingt die Energiewende. Deshalb hat das Geländereferat Versuchsreihen gestartet, um Abstände von Startplätzen abhängig von Windgeschwindigkeit und Örtlichkeit zu bestimmen. Flugsicherheit hängt von zwei Faktoren ab: Pilot und Gerät. Deshalb stellt der Vorstand eine Ausbildungsinitiative und Weiterbildungsinitiative in Aussicht sowie die Sicherung und Weiterentwicklung der Qualität der Safetyclass Tests.

„Der Sport muss auch für den Durchschnittspiloten attraktiv bleiben. Unser Ziel ist ein Breitensport mit vertretbarem Risiko, mit guter Ausbildung und mit für die Allgemeinheit geeigneten Schirmen, ergänzte Sicherheitsreferent Karl Slezak. Zur Bekräftigung seiner Aussagen zeigte er Videobeispiele von massiven Einklappern und deren Folgen.

„Fortbildung ist unsere zentrale Aufgabe“, betonte Ausbildungsvorstand Peter Cröniger, „deshalb müssen Erkenntnisse aus dem Lehrteam an die Piloten weitergegeben werden“. Eine Serie von 2-Minuten Lehrfilmen auf Youtube soll Abhilfe schaffen. Ein paar Zahlen: 50 Neueinsteiger bei den Drachen, 1.900 bei den Gleitschirmen. 2015 sei ein Symposium für GS-Tandempiloten geplant. Für zu-

kunfts-fähig sieht er die Drachenausbildung mit dem Doppelsitzer per UL-Schlepp. 2014 hat die DHV-Musterprüfstelle die Akkreditierung erfolgreich abgeschlossen, erinnerte Technikvorstand Dieter Münchmeyer. Neu sei nun die Akkreditierung auch für E-Aufstieg. Außerdem berichtete er von einem Hearing beim BMVI. Demnach wird die Pflicht zur Akkreditierung weiterhin in Deutschland Bestand haben. Neu seien außerdem die Rettungsgerätenorm und die Prüfnorm für Protektoren. Sehr erfreulich: Die erste E-Winde wurde getestet und geprüft.

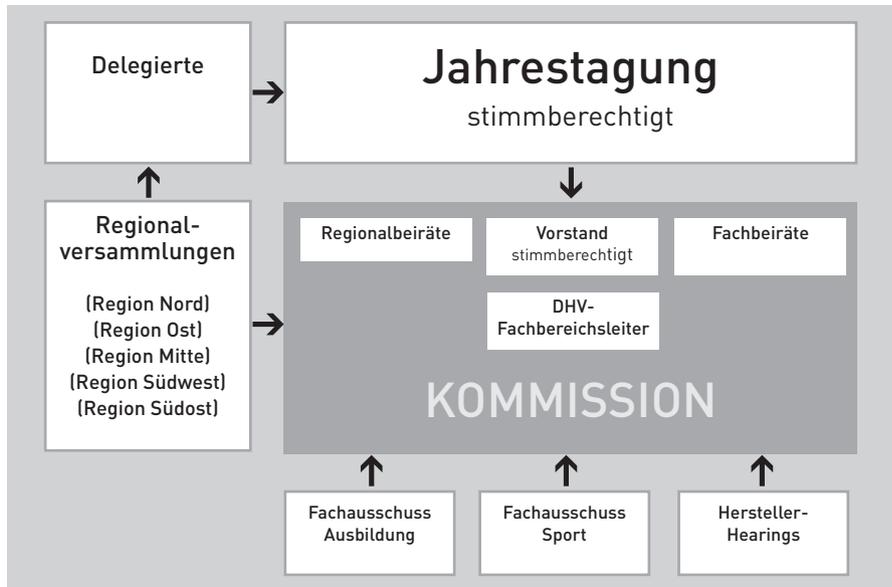
Yvonne Dathe blickt auf die erfolgreichste Amtszeit als Sportvorstand in der Geschichte des DHV zurück. „Und das Besondere daran ist, dass Du persönlich als Mitglied der Nationalmannschaft daran beteiligt warst“, gratulierte ihr Charlie Jöst. Yvonne sprach herzlichen Dank für umfassende Unterstützung von allen Seiten aus. Aus beruflichen Gründen verzichtet sie auf eine erneute Kandidatur. Eine Punktlandung bilanzierte Finanzvorstand Dirk Aue: 2.400 Euro plus für 2014. Aus Rücklagen finanziert der DHV den Bau der Geschäftsstelle. Der Finanzvorstand betonte: „Doch der DHV bleibt finanziell hinreichend handlungsaktiv.“

Die Kassenprüfer Uwe Preukschat und Lothar Schweizer gaben einen ausführlichen Prüfbericht ab. Uneingeschränkt empfahlen sie die Entlastung des Vorstands. Die Delegierten leisteten einstimmig Folge. Die Kasse 2015 prüft Lothar Schweizer unterstützt von Willi Schaeper.

Einstimmig bestätigten die Delegierten Charlie Jöst in seinem Amt als Vorsitzenden. Klaus Tretter beerbt Yvonne Dathe als Sportvorstand mit voller Unterstützung der Delegierten. Angenommen mit einigen Gegenstimmen haben die Delegierten den Antrag Lothar Schweizers und Uwe Preukschats, die eine Bestimmung der Geschäftsordnung zur Ehrenamtlichkeit des Vorstands durch die Jahrestagung betätigt wissen wollten. Auch der Antrag zum Erhalt und Ausbau des Schleppbüros von Lothar George wurde einstimmig angenommen. Desweiteren wurde der Antrag von Martin Lauk zur Änderung der Ausschreibung des DHV-XC bezüglich Luftraumverletzung mehrheitlich angenommen. Sowie der modifizierte Antrag Uli Straßers, die DHV-Kommission berät über den Namen Safetyclass Test (mehrheitlich). Mit wenigen Gegenstimmen genehmigten die Delegierten den Wirtschaftsplan 2016.

Konstruktiv und intensiv tagten der Vorstand und die Delegierten, verdient war der Sturm aufs reichhaltige Buffet. Gestärkt waren sie bereit für die DHV-Party mit Open End.

Nächste Hauptversammlung: Schwangau/Bayern am 19.11.2016. ►



Entscheidungsfindung im DHV

Im Jahr 2015 gab es 3 DHV-Kommissionssitzungen. In der Kommissionssitzung berät der stimmfähige DHV-Vorstand zusammen mit den Regional- und Fachbeiräten und den Fachbereichsleitern der DHV-Geschäftsstelle die anstehenden Entscheidungen. Zusätzlich gab es 3 DHV-Vorstandssitzungen.

Ausbildungsfragen werden vorbereitet vom Fachausschuss Ausbildung, bestehend aus Lehrteam, Vertretern der Flugschulen und der Pilotenprüfer. Fachfragen des Sportes werden im Sportausschuss vorbereitet, diesem Ausschuss gehören Vertreter der Ligen, der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, des DAeC sowie die Teamchefs an. Den Regionalversammlungen vorgeschaltet, haben die Vereinsvorstände in jeder Region Gelegenheit zur Beratung mit der Verbandsführung.

Geschäftsführung



Klaus Tänzler
Geschäftsführer

Eine der zentralen Aufgaben ist die Gewährleistung eines sehr guten und umfassenden Mitgliederservices. Die buchhalterische Abwicklung mit modernem Controlling System (8 Profitcenter und 165 Kostenstellen) trägt dazu bei, dass die Vorgaben des Wirtschaftsplanes im Wesentlichen eingehalten werden. Die korrekte Erledigung der vom Bundesverkehrsminister übertragenen hoheitlichen Aufgaben (Beauftragtenbereich) stellt einen weiteren Bereich der DHV Geschäftstätigkeit dar.



Petra Aichele
Assistentin

Die Geschäftsleitung hat zudem für die erfolgreiche Vertretung der Interessen der DHV-Mitglieder in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden Sorge zu tragen. Im europäischen Rahmen geschieht dies durch Engagement im Europaverband EHPU. Die Arbeit der EHPU ist in ihrem Internet-Auftritt www.ehpu.org dargestellt. Im Weltverband FAI/CIVL ist der DHV in den Arbeitsgruppen Hang Gliding und Paragliding vertreten. Dort haben große Flugnationen kein größeres Stimmgewicht als kleine, was die Arbeit erschwert. Wichtigstes Gremium für die Interessensvertretung auf nationaler Ebene ist das Kuratorium Sport und Natur. Hier sind 3 Millionen Natursportler organisiert. Der DHV ist durch seinen Ehrenvorsitzenden Peter Janssen im Vorstand vertreten.



Gabi Königbauer
Buchhaltung

- Grundsatzfragen
- Personal: 23 Angestellte, 7 freie Mitarbeiter
- Finanzwesen: 817.440 Buchungssätze, 559 Konten
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit BMV, LBA, Flugsicherung und Luftfahrtbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Verhandlungen mit Umweltministern des Bundes und der Länder
- Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- Mitarbeit bei Europe Airsports und EHPU
- Mitarbeit bei FAI/CIVL



Barbara Lacrouts
Buchhaltung

Flugsicherheit und Technik

Alle Mitarbeiter im Referat sind ausgebildete Fluglehrer. Arbeitsschwerpunkt im Tagesgeschäft ist die Beratung der Mitglieder in allen Fragen zur Flugsicherheit, Gerätewahl, Ausbildung und Fortbildung. Im Falle von vermuteten Gerätemängeln werden Untersuchungen durchgeführt, die teilweise sehr aufwändig sind. 2015 war das bei mehreren Gurtzeug-Rettungsgeräte-Kombinationen der Fall sowie bei einem Gleitschirm und einem Hängegleitermuster. Bei Letzterem ist die Untersuchung noch nicht abgeschlossen. Bestätigt sich die Vermutung eines Mangels, wird mit dem Hersteller über die Formulierung einer Sicherheitsmitteilung verhandelt und diese veröffentlicht.

Einen stetig größeren Anteil an dem Arbeitsumfang betrifft die Unfalluntersuchungen. Nicht immer, aber doch regelmäßig, werden dabei Erkenntnisse gewonnen, die wichtig für die Pilotengemeinschaft sein können. Z.B. über Verkürzung der Steuerleinen durch Schrumpfung, fehlerhafte Anwendung von Schleppklinken, Einfluss von geöffneten Segellatten-Clips bei Drachen, wie das bei Untersuchungen im Jahr 2015 der Fall war. Viele der umfangreichen Unfallberichte sind unter Sicherheit und Technik auf www.dhv.de nachzulesen.

Die DHV-Safety-Tests nach strenger DHV-Testnorm sind aussagekräftiger als die Tests der Musterprüfung nach dem gesetzlichen Mindeststandard LTF, der sich mit der Erfüllung von EN-Normen begnügt.

Bei den Flügen zur Safety-Class werden Datenlogger verwendet. Diese zeichnen Parameter wie Nick- und Rollwinkel, G-Kräfte, Flug- und Sinkgeschwindigkeit, Beginn und Ende eines Manövers - und damit den gesamten Höhenverlust - auf und können auch die Dynamik eines Manövers durch die Messung der Geschwindigkeit von Lageänderungen (Nickwinkelgeschwindigkeit) erfassen. Mit Hilfe von On-Board-Cameras kann jede einzelne Sekunde des Testfluges visuell und datenmäßig ausgewertet werden. Zusätzlich zu diesen objektiven Messwerten kommt die subjektive Einschätzung der Testpiloten, die beide erfahrene Fluglehrer und Sicherheitstrainer sind und sehr gut wissen, was der A- und B-Zielgruppen-Pilot zu leisten in der Lage ist. Diese Einschätzung ist Bestandteil jedes Testflug-Protokolls und gibt dem Piloten noch einmal wichtige Hinweise auf das, was er bei diesem Gerät zu erwarten hat.

Da bei den Testflügen zur Musterprüfung nach den LTF die Abschätzung der Vornickwinkel nur anhand der Bodenkamera erfolgt, führt dies oft zu Abweichungen, ebenso häufig gehen die Ergebnisse bei der Steilspirale auseinander. Hier liegt der Grund meist darin, dass bei den Safety-Class-Tests zwei unterschiedliche Varianten getestet werden. Die „14-m-Spirale“ und die „Vollgas-Spirale“, bei der Musterprüfung nur Letztere. Manche Schirme zeigen bei der einen, andere bei der zweiten Variante Schwachstellen, die nur zutage kommen, wenn beide geprüft werden. Der Safety-Test ist auch beim Frontklapper wesentlich härter. Er wird nicht wie bei EN und LTF auf 40% Flächentiefe limitiert, weil eine echte Turbulenz die 40%-Limitierung nicht respektiert.

Das gesamte Team des DHV-Referates Sicherheit und Technik ist bei der Fluglehrerausbildung des DHV im Einsatz. 2015 waren das drei zweiwöchige Fluglehrerassistenten-Lehrgänge und zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit anschließender Fluglehrer-Prüfung. Die Arbeit mit den meist jungen (oder jung gebliebenen) fliegerisch starken und sehr motivierten Fluglehrerassistenten macht viel Spaß und ist immer ein Highlight des Jahres.

- Erfassung und Bearbeitung der Gleitschirm- und Drachenunfälle von deutschen Piloten im In- und Ausland.
- Pflege der Europäischen Unfalldatenbank im Auftrag des Europaverbandes EHPU.
- Veröffentlichung von Unfall- Untersuchungsberichten und Jahres-Unfallanalysen sowie von Fachartikeln im DHV-Info und im Internet.
- Technische Untersuchung von Unfallgeräten.
- Prüfung von Gleitschirmen der LTF/EN-Klassen A und B im Rahmen der DHV-Safety-Class.
- Durchführung von Fluglehrer-Lehrgängen und Fluglehrer-Fortbildungen.
- Flugschulüberprüfungen
- Fachvorträge bei Vereinen und Flugschulen.
- Mitarbeit in der Europäischen Arbeitsgruppen für Normierung, Ausbildung und Flugsicherheit.



Karl Slezak
Sicherheitsreferent



Simon Winkler
Testpilot, Technischer
Mitarbeiter



Jürgen Kraus
Testpilot



Andreas Schöpke
Assistent



Christof Kratzner
HG-Testpilot

Mitgliederservice

Mehrere Tausend Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Fragen der Mitglieder wurden auch mit Unterstützung der Mitarbeiter aus den anderen Fachbereichen beantwortet, per Telefon, Fax und Post.

- Mitgliederverwaltung: 2.030 Austritte, 2.574 Neuaufnahmen; (2014: 2.062 Austritte, 3.014 Neuaufnahmen)
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 450 Anrufe + 200 E-Mails/Tag; Winter: ca. 180 Anrufe + 150 E-Mails/Tag plus schriftliche Anfragen)
- Abwicklung der Gruppenversicherungen mit 302 Schadensfällen (2014: 272)
- Wareneinkauf, Warenverkauf
- Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (2014: 12)
- Durchführung von 10 Windenschlepp-Seminaren bei Vereinen (2014: 5)
- Durchführung von 1 Seminar für erfahrene Windenführer (2014: 1)
- Durchführung von 4 Pflichtfortbildung für Einweisungsberechtigte Windenführer (2014: 1)
- Durchführung von 1 Windenfachlehrer-Lehrgang (2014: 1)
- Organisation Drachenflugmeeting Buching
- Homepage Drachenfliegen



Caroline Fürst
Referentin



Iris Hallweger-Mayer
Sachbearbeitung



Christina
Leidschwendner
Sachbearbeitung



Elisabeth Seewald
Sachbearbeitung



Regina Glas
Drachenflugservice



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp

Jugend

Die DHV-Jugend konnte im Jahr 2015 viele junge Menschen zum Einstieg in den Flugsport motivieren. Wir haben junge PilotInnen zusammengeführt, um gemeinsam Fliegen zu gehen und dazuzulernen. Schwerpunkte der DHV-Jugendarbeit sind Unterstützung und Durchführung von Aktionen, die auf Nachwuchswerbung zielen; Durchführen von Flugcamps für junge PilotInnen; Grundlagenarbeit in der DHV-Jugendkommission zur Nachwuchsförderung und Beantwortung von jugendspezifischen Anfragen per E-Mail und Telefon. Die Events der DHV-Jugend sind aus dem Terminkalender der jungen Drachen- und GleitschirmfliegerInnen nicht mehr wegzudenken und waren auch 2015 wieder ein großer Erfolg. Möglichst kostengünstig, durch Gruppenvergünstigungen fliegen zu gehen, steht dabei, in Kombination mit Fachvorträgen und abendlicher Geselligkeit, im Vordergrund. Die DHV-Jugend sucht das Fluggebiet aus und organisiert vor Ort Geländeeinweisungen, Wetterinformationen und Alternativprogramme, falls es mal nicht fliegt. Mit dabei sind das Gruppenzelt und der Tandemschirm. Mit diesem zeigen wir noch nicht fliegender Begleitung die Welt von oben oder bilden Fluganfänger weiter. So kann jede/r, je nach Könnensstand, etwas dazulernen, egal ob er/sie gerade erst den A-Schein gemacht hat oder schon seit längerem auf Strecke geht. Durch GPS und DHV-XC Einweisungen sowie den Verleih von GPS Geräten werden die Reize des Streckenfliegens vermittelt. Des Weiteren konnten sich junge PilotInnen auf zwei Sicherheitstrainings, einem XC-Camp, einer Windenschleppleinweisung sowie einer B-Schein-Schulung fortbilden und neue Erfahrungen sammeln. Durch Förderungen haben Schüler und Studenten im Rahmen von Schulausfahrten den Flugsport kennen gelernt.

- 14 durchgeführte Events für junge Flieger, 52 Tage Flugcamp für Jugendliche
- Teilnehmerzahlentwicklung weiterhin positiv
- Event speziell für DrachenfliegerInnen
- Zwei Sicherheitstrainings, B-Schein, Windenschleppleinweisung
- Engagement in der DAeC Luftsportjugend/Unterstützung der BWLV Airgames
- Unterstützung von Projekten für junge Nichtflieger z.B. Flyzeit des Ev. Jugenddienstes oder Grundkurs während des Schullandheimaufenthaltes
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit z.B. durch Artikel im DHV-Info
- T-Shirts, Aufkleber, Flyer zur Imagepflege
- Pflege der Homepage www.dhv-jugend.de
- Präsenz in sozialen Netzwerken (z.B. Facebook)



Nikolaus Kurcz



Ferdinand Vogel

DHV-Musterprüfstelle

Das Geschäftsjahr 2015 ist immer noch geprägt von den Anpassungen der DHV-Musterprüfstelle an die Akkreditierung. Zur Erinnerung, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat festgelegt, dass die Lufttüchtigkeit in einer von der jeweiligen nationalen Akkreditierungsstelle gemäß ISO/IEC 17020 oder ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüfstelle geprüft werden muss. Die DHV Musterprüfstelle hat diese Akkreditierung in 2014 erfolgreich abgeschlossen. Aber bereits 2015 standen sowohl die erste regelmäßige Überwachung, als auch Erweiterungen des Akkreditierungsumfanges durch die Deutsche Akkreditierungsstelle an. Der Akkreditierungsumfang wurde um die neue Flugtestnorm DIN EN 926-2:2014 für Gleitsegel und die E-Aufstiegshilfe für Hängegleiter erweitert.

Die internationale Arbeitsgruppe zur Erstellung der europäischen Normen EN 12491 für Rettungsgeräte und EN 926-1 Festigkeit für Gleitschirme hat diese Normen abgeschlossen und die Normungsarbeit an der EN 1651 für Gleitsegelgurtzeuge fortgesetzt. Nach der Endabstimmung zu der Rettungsgerätenorm und der Norm zur Festigkeit für Gleitschirme werden diese in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen übernommen. An der Norm für Gleitsegelgurte EN 1651 wurde weitergearbeitet und die Aufnahme von Protektortests in die Norm konnte erreicht werden. Bei den Musterprüfungen konnte ein deutlicher Anstieg bei den Gleitsegelprüfungen verzeichnet werden. Die Hängegleiterprüfungen sind zwar rückläufig, aber in diesem Bereich stehen noch einige nahezu fertige Prüfungen aus. Erfreulicherweise konnte auch wieder ein neue Winde mustergeprüft werden.

- 5 Zertifikate CCC Gleitsegel
- 4 Musterprüfbestätigungen für Hängegleiter (2014: 7)
- 59 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegel (2014: 41)
- 0 Musterprüfbestätigungen für Gleitsegelgurtzeuge (2014: 6)
- 1 Musterprüfbestätigung für Schleppklinken (2014: 0)
- 1 Musterprüfbestätigung für Schleppwinden
- 1 Musterprüfbestätigung für Startwagen
- 61 Musterprüfplaketten (2014: 601)
- 0 Einzelstückprüfbescheinigungen für Startwagen (2014: 1)
- 5 Änderungsverfahren (2014: 1)
- 21 Erteilung von Kennzeichen (2014: 5)
- 9 Sicherheitsmitteilungen (2014: 8)
- 3 Warnungen (2014: 4)
- 0 Transponder Code mit Kennzeichen (2014: 2)



Hannes Weininger
Referatsleiter



Kerstin Liebert
Verwaltungsleiterin



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



Reiner Brunn
Prüfer für GS,
GS-Gurte und
GS-Rettungssysteme



Horst Barthelmes
Informationsbüro
Schlepp, Prüfer für
Schleppgeräte



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS



Peter Wild
Messtechnik -
Systemadministrator



Christof Kratzner
Prüfer für HG,
HG-Gurte und
HG-Rettungssysteme

Ausbildung



Karl Slezak
Referent



Andreas Schöpke
Assistent



Caroline Fürst
Sachbearbeitung



Cindy Laufer
Sachbearbeitung

Mit Andreas Schöpke ist im August ein neuer Mitarbeiter in das Referat Ausbildung gekommen. Andreas ist Gleitschirm-Fluglehrer mit viel Ausbildungserfahrung und Performance-Trainer sowie Hängegleiter-pilot. Er besitzt umfassendes Fachwissen auch im Bereich Windenschlepp.

Das Berichtsjahr 2015 konnte, was die Zahl der erteilten Lizenzen anging, mit dem Rekordjahr 2014 nicht ganz mithalten, aber es schlug sich wacker und reiht sich in die drei stärksten Jahre „ever“ ein.

Die Erteilung und Verwaltung der Lizenzen und Berechtigungen sämtlicher Gleitschirm- und Drachenflieger in Deutschland ist der Tätigkeitsschwerpunkt im Referat Ausbildung. Das Zusammenführen und Prüfen der Ausbildungs- und Prüfungsunterlagen zur Scheinerteilung sowie die Lizenzausstellung und deren Versand, ist in den Saisonmonaten sehr arbeitsintensiv. Im Tagesgeschäft werden Flugschüler, Piloten, Prüfer, Fluglehrer und Flugschulen auf allen Kommunikationskanälen zu Fragen der Ausbildung beraten. 2015 wurden fünf Fluglehrer-Lehrgänge organisiert und durchgeführt (drei zweiwöchige Assistenten-Lehrgänge, zwei einwöchige Fluglehrer-Lehrgänge mit Prüfung). Mehrere Fluglehrer-Pflichtfortbildungen sowie ein großes Ausbildungsleiter-Meeting fanden statt. Dem Fluglehrer-Nachwuchs wird im Dezember erstmals in einem zweitägigen BWL-Seminar Grundsätzliches über betriebswirtschaftliche Unternehmensführung beigebracht. Es waren Qualitäts-Audits bei SkyPerformance- und Sicherheitstrainings-Centern sowie Windenfachlehrer-Lehrgänge und Vereinsfortbildungen durchzuführen. Flugschul-Überprüfungen sind Teil der Aufsichtsaufgaben des DHV als Beauftragter und finden, dank der personellen Verstärkung, ab nun häufiger statt. Eine große Aktualisierung der Online-Prüfungsfragen für sämtliche Berechtigungen wird im Dezember ihren Abschluss finden. Es musste wieder einigen Beschwerden über Flugschulen nachgegangen werden. Einige Fälle von grobem Fehlverhalten von Piloten wurden angezeigt, hier erfolgen die disziplinarischen Maßnahmen (z.B. eine angeordnete Überprüfung) in Absprache mit dem Luftfahrt-Bundesamt.

Im Bereich der luftrechtlichen Vorschriften hat es einige Änderungen gegeben (LuftVO, LuftVZO, LuftPersV). Das Referat Ausbildung wird bei geplanten Änderungen im Vorfeld von den Behörden eingebunden. Dazu müssen die Entwürfe neuer Rechtsverordnungen auf die Auswirkungen auf unseren Flugsport geprüft und ggf. kommentiert werden.

Bei 553 (2014: 513) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 2.721 (2014: 2.733) Erlaubnisse und Berechtigungen erteilt.

- 48 HG-A (2014: 51), davon 42 mit Startart Hang, 12 mit Startart Schlepp, 6 mit Startart UL-Schlepp (Mehrfacheintragungen von Startarten möglich)
- 1.913 GS-A (2014: 1.949), davon 1.886 mit Startart Hang, 461 mit Startart Schlepp
- 35 HG-B (2014: 44), davon 32 mit Startart Hang, 10 mit Startart Schlepp, 13 mit Startart UL-Schlepp
- 543 GS-B (2014: 524), davon 543 mit Startart Hang, 207 mit Startart Schlepp
- 89 GS-Passagier (2014: 73), davon 88 mit Startart Hang, 17 mit Startart Schlepp
- 5 HG-Passagier (2014: 1), davon 3 Startart Hang, 1 Startart Windenschlepp, 3 Startart UL-Schlepp
- 71 Windenführer (2014: 73)
- 17 Flugfunk (2014: 18)
- 5 DHV/ÖAeC Fluglehrerlehrgänge für GS und HG (2014: 3)
- 4 Termine Pflichtfortbildung Fluglehrer GS (2014: 1)
- 2 Termine Pflichtfortbildung Fluglehrer HG (2014: 0)
- 0 SkyPerformance-Lehrgänge (2014: 1)
- 119 Flugschulen

Öffentlichkeitsarbeit

Positionierung des Gleitschirm- und Drachenfliegens in der Öffentlichkeit als einen faszinierenden, sicheren und professionellen Luftsport, der dem Menschen den uralten Traum des Fliegens ermöglicht. Der Sport ist leicht zu erlernen und beschert ein unbeschreibliches Glücksgefühl in enger Verbindung mit der Natur. Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung. Umfassende Information der Pilotinnen und Piloten mit den Schwerpunkten Flugsicherheit und Transparenz der Verbandsarbeit, Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby.

- Internet www.dhv.de: Online Redaktion und Webmaster, tagesaktuelle News und Berichte.
- Zugriffe auf DHV-Webseiten 2015 pro Monat (Quelle: Google Analytics):
www.dhv.de: User: 78.485 (2014: 74.563) 5,26% mehr, Visits: 315.169 (2014: 275.827) 14,26% mehr
www.dhv-xc.de: User: 25.924 (2014: 26.779) 3,19% weniger, Visits: 104.305 (2014: 101.762) 2,50% mehr
- www.gleitschirmdrachenforum.de: User: 27.106 (2014: 28.458) 4,75% weniger, Visits: 103.999 (2014: 110.778) 6,12% weniger.
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 196 Ausgaben
- Vereinsinformation jeden Monat, wichtige Neuigkeiten zum Verband und rund ums Fliegen
- Berichte und Protokolle der Kommissionssitzungen im Mitgliederbereich
- Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens, z.B. DHV-TV (Video-streaming), Fotogallery
- Presseseminar für Vereine, Fluglehrer und Hersteller
- Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen
- Überregionale Pressearbeit, spezielle regionale Pressemitteilungen bei Deutscher Streckenflugmeisterschaft (DHV-XC)
- Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu TV, Printmedien und Hörfunk
- Organisation von Filmbeiträgen bei verschiedenen Sendern
- Bereitstellung von selbstproduziertem Filmmaterial an Fernsehsender deutschlandweit, z.B. ZDF, Bayerischer Rundfunk
- Organisation von redaktionellen Beiträgen in Printmedien
- Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflügen
- Betreuung und Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als Events des Drachen- und Gleitschirmfliegens
- Erfassen und Archivieren der TV-Berichterstattung über Drachen- und Gleitschirmfliegen
- Präsenz auf wichtigen Fachmessen und Events: Thermik, Stubai Cup
- Breite Streuung von Infomaterial
- Ansprechpartner für die Medien zu allen Fragen des Drachen- und Gleitschirmfliegens



*Klaus Tänzler
verantwortlicher
Redakteur*



*Benedikt
Liebermeister
PR-Referent,
Info-Redakteur,
Online-Redakteur*



*Petra Aichele
Online-Redakteurin,
Bildbearbeitung,
Webmaster*



*Richard Brandl
Online-Redakteur*



*Renate Miller
Grafikerin*



*Bettina Mensing
Infoabrechnung,
Online-Redakteurin*

Flugbetrieb - Gelände - Luftraum



Björn Klaassen
Referent Flug-
gelände, Natur-
schutz, Luftraum



Bettina Mensing
Sachbearbeiterin



Karsten Kirchoff
Freier Mitarbeiter

Für die Entwicklung des Gleitschirm- und Drachenfliegens entscheidend sind ausreichend viele und gute Fluggelände. Als Geländehalter leisten die örtlichen Vereine eine für den Sport äußerst wichtige Aufgabe. Denn ohne Fluggelände – kein Flugbetrieb! Der DHV unterstützt daher massiv die Geländezulassung. Aufgrund der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr kann der DHV selbst die Verwaltungsverfahren gem. § 25 LuftVG durchführen. Dies ist ein entscheidender Vorteil, da so bessere Ergebnisse erzielt werden können. Zunehmende Bürokratie in Verbindung mit verschärften Naturschutzgesetzen machen die Zulassungen deutlich schwieriger. Dennoch konnten im Jahr 2015 elf neue Fluggelände zugelassen werden. Dafür sind häufig Ortstermine und Besprechungen notwendig. Es erscheint für die Zukunft sehr sinnvoll, bestehende Gelände weiter auszubauen, um Gelände sicherer zu machen und gleichzeitig die Kapazität zu erhöhen. Beispiel hierfür sind einige Gelände im Nordschwarzwald. Der DHV stellt für den Geländeausbau Fördermittel zur Verfügung.

Windkraftanlagen in der Nähe von Fluggeländen sind immer wieder Reizpunkte. In diesem Jahr stand dabei Süddeutschland im Fokus. Für eine differenzierte Betrachtung untersuchte der DHV die von Windkraftanlagen erzeugten Turbulenzen. Zur Visualisierung setzte der DHV Rauchkörper ein. Zudem wurden empirisch Versuchsflüge durch den DHV durchgeführt. Die Ergebnisse können für Stellungnahmen im Zuge der Windkraftplanungen und für Abstandsempfehlungen genutzt werden.

Für eine gezielte Information der Piloten wird die DHV Geländedatenbank ständig erweitert. In 2015 wurde die Datenbank auf ganz Europa ausgebaut. Die hohe Datengenauigkeit kommt bei den Piloten sehr gut an.

Aufgrund der Lage Deutschlands in einem besonders intensiv genutzten Luftraum kämpfen DHV und DAeC bei der DFS und dem BMW weiterhin für möglichst günstige Bedingungen. Regelmäßig veranstaltet der DHV Luftraumseminare für Piloten und Vereine.

- Erteilung von 11 neuen Geländeerlaubnissen nach § 25 LuftVG
- 15 Kurzzeiterlaubnisse, z.B. für Veranstaltungen
- 27 Verlängerungen und Änderungen von Geländeerlaubnissen
- Grundlagenuntersuchung Windkraft und Flugbetrieb
- Luftraumseminare
- Sitzungen und Besprechungen zu Luftraummaßnahmen (DFS / AUL)
- Fachtagungen und Vorträge (Naturschutz und Luftraum)
- Luftaufsicht in Fluggeländen
- Unterstützung der Vereine bei Veranstaltungen und Zulassungen
- Beratung und Information von Mitgliedern
- Ausbau der Geländedatenbank
- Ortstermine bei Zulassungsverfahren und Geländesicherung
- Stellungnahmen Windkraft und Leitungsausbau
- Geländeprojekte und Pressearbeit
- Aktualisierung und Anpassung der bestehenden Geländeerlaubnisse

Wettbewerbssport

Regina Glas ist Teamchefin der Drachen-Nationalmannschaft und koordiniert die Drachen-Wettbewerbsszene, weiterhin ist sie Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Drachenflugsports. Die Drachen-Liga wurde von Konrad Lüders geleitet. Die Hanggliding Challenge wurde von Regina Glas betreut.

Beim Gleitschirmsport ist Harry Buntz Teamchef der Nationalmannschaft. Harry Buntz ist zudem Ansprechpartner in der Geschäftsstelle für die Angelegenheiten des Gleitschirm-Wettkampfsports. Klaus Tretter leitete die Gleitschirm-Liga und betreute die Junior und Ladies Challenge, Marc Wensauer und Ferdinand Vogel betreuten die Paragliding Challenge. Dieter Münchmeyer bearbeitet die Anerkennung der Rekorde. Der DHV-XC, die deutsche Streckenflugmeisterschaft unter Leitung von Richard Brandl und Peter Wild erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit.

- Planung und Durchführung des DHV-XC der Drachen- und Gleitschirmflieger (4.370 Teilnehmer, 106.000 eingereichte Flüge – Steigerung zu 2014 von 17.000 Flügen), Bereitstellung der DHV-XC Plattform zur Ausrichtung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, Ausrichtung von 53 Vereins- und Gebietsmeisterschaften, Nutzungsmöglichkeit als Online-Flugbuch, Flug-Archiv von 2003 bis heute
- Betreuung und Überwachung von ca. 106.000 Flügen im DHV-XC, Auswertung der Flüge von 4.370 Teilnehmern an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2015
- Organisation und Durchführung DHV Fun Cup für Gleitschirme LTF 1/A und Turmdrachen
- Organisation und Durchführung DHV-XC Sportlertag
- Organisation und Durchführung der Junior & Ladies Challenge GS und Hang Gliding Challenge
- Organisation und Durchführung der Paragliding Challenge
- Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaften HG und GS
- A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Musterausschreibungen und Formulare
- Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- Ansprechpartner für Auswertungsprogramme GPSdump, FS und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm MaxPunkte
- Durchführung der GPS-Dokumentation bei allen zentralen Wettbewerben
- Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- Planung und Verwaltung des Sportetats
- Auswertung zur Anerkennung von deutschen Rekorden, Europa- und Weltrekorden
- Mitarbeit bei der CIVL
- Koordination und Betreuung der Medien mit Bild- und Filmmaterial
- Erstellen und Aktualisieren von Live-Berichtsseiten für aktuelle Wettkämpfe
- Erstellung und Verwaltung der Online-Wettkampfanmeldungen und Zahlungseingänge
- Bearbeitung und Ausstellung von Freistellungen und Sportzeugenausweise



Harry Buntz
Teamchef GS



Regina Glas
Teamchefin HG
Flexible + Starr



Peter Wild
Programmierung
DHV-XC



Klaus Tretter
Ligachef GS



Richard Brandl
XC-Koordination



Petra Aichele
Sachbearbeitung/
Internetpflege

Berichtszeitraum: 1.1.2015 bis 31.10.2015

WIRTSCHAFTSPLAN 2016 (in €)

Plan 2016 im Vergleich mit dem Jahresergebnis 2014 und der Hochrechnung 2015

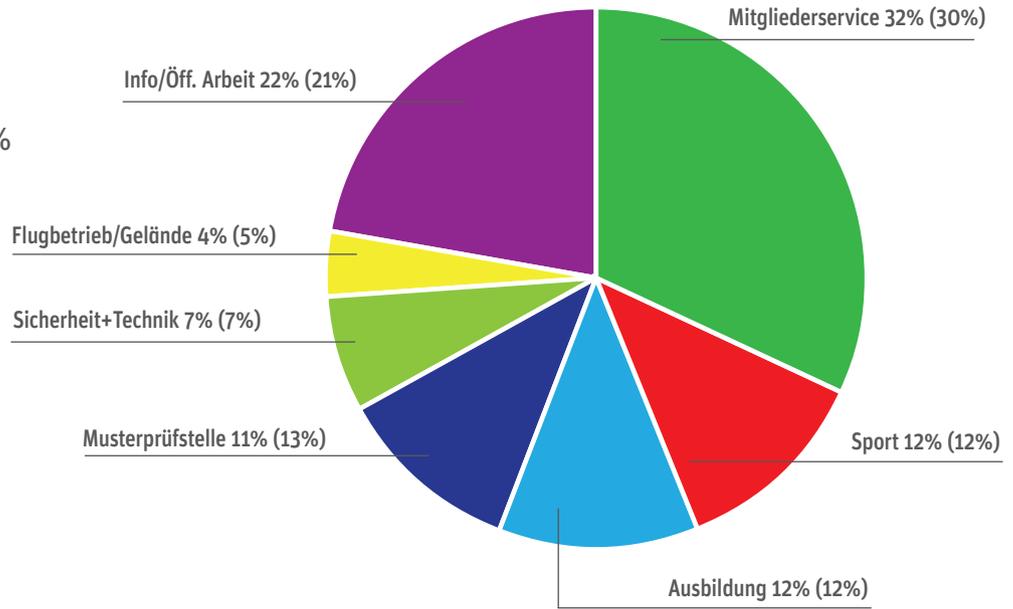
Erträge	2014	2015	2016
Beiträge	1.993.345,02	2.045.000,00	2.082.000,00
DHV-Shop	90.049,50	90.000,00	90.000,00
Inserate und Abos, Homepage + DHV-Info	114.227,32	135.000,00	130.000,00
Kostenerstattung Versicherung	171.957,82	180.000,00	180.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	15.349,31	8.000,00	5.000,00
Referat Wettkampfsport	38.005,90	27.000,00	25.000,00
Referat Ausbildung	405.359,76	470.000,00	460.000,00
Musterprüfstelle	119.453,68	190.000,00	185.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	0,00	0,00	0,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	19.676,17	6.000,00	8.000,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00	0,00
Anlagenverk., Auflösung Wertberichtigungen	18.383,22	10.000,00	0,00
Summe	2.985.807,70	3.161.000,00	3.165.000,00
Aufwendungen	2014	2015	2016
Wareneinsatz	49.448,13	51.000,00	51.000,00
Jugendförderung	19.405,47	18.000,00	22.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	39.141,34	30.000,00	30.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	62.373,70	50.000,00	50.000,00
Nicht abzugsfähige Vorsteuer	74.657,66	74.000,00	74.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	9.094,53	6.500,00	6.500,00
Sport	174.720,97 ~	165.000,00 ~	180.000,00 ~
Ausbildung	145.521,81	180.000,00	175.000,00
Referat Sicherheit und Technik	44.142,64	55.000,00	70.000,00
Musterprüfstelle	107.778,57	152.000,00	135.000,00
Flugbetrieb, Gelände	36.409,02	10.000,00	11.000,00
*Angestelltes Personal	1.126.955,01	1.280.000,00	1.280.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	150.178,01	119.000,00	109.000,00
DHV-Info	360.355,46	358.000,00	362.000,00
Kommission	29.022,95	28.000,00	28.000,00
Porto, Telefon etc.	55.761,86	78.000,00	78.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	76.577,76	90.000,00	80.000,00
Raumkosten	71.011,32	72.000,00	72.000,00
Gebühren und Beiträge	5.775,84	9.000,00	12.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	34.451,45	35.000,00	36.500,00
Versicherungen	62.765,18	67.000,00	66.000,00
DAeC-Beiträge	87.546,48	90.115,00	91.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	72.375,50	50.000,00	50.000,00
Abschreibungen	83.384,43	95.000,00	99.000,00
Projekt Wernetz	868,25	4.000,00	1.000,00
Auflösung Bestand Testschirme Sicherheit u. T.	3.663,22	9.500,00	0,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	0,00	0,00	0,00
Zweckrücklagen (Akkreditierung Musterprüfstelle)	0,00	0,00	0,00
Freie Rücklagen	0,00	0,00	0,00
Summe	2.983.386,56	3.176.115,00	3.169.000,00
Jahresüberschuss	2.421,14	-15.115,00	-4.000,00

* Incl. ca 22% Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, zusätzlich Berufsgenossenschaft + Reisekosten + sonstige Lohnkosten.

~ Die Sportkosten sind unter anderem abhängig von der Anzahl und dem Ort der Nationalmannschaftseinsätze.

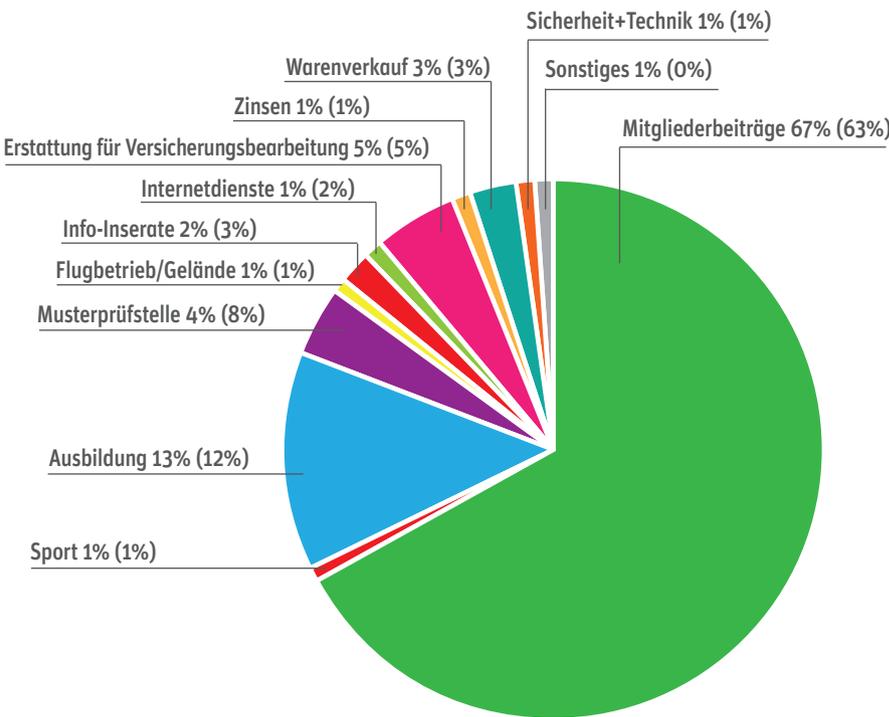
Aufwandstruktur 2014

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 2013: Klammerwerte)



Ertragsstruktur 2014

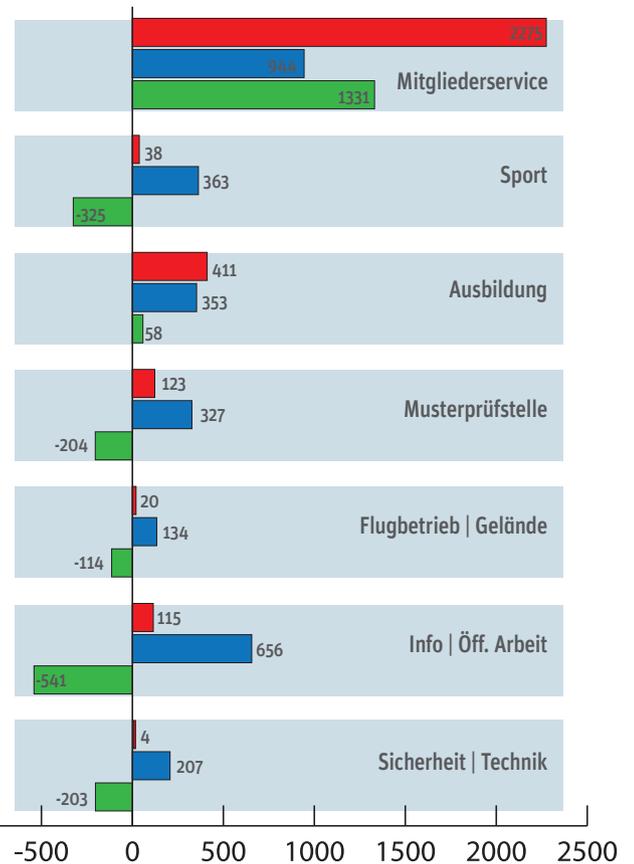
Ertragsanteile der Referate in %
(Aufwand 2013: Klammerwerte)



Ergebnisstruktur 2014

Ergebnisanteile der Referate in %
(Aufwand 2013: Klammerwerte)

■ Ertrag
■ Aufwand
■ Ergebnis



Protokoll der 36. Jahrestagung am 21.11.2015 in Alsfeld

Beginn: 14:10, Ende: 19:50 Uhr

1. Begrüßung und Regularien

Der Vorsitzende des DHV, Charlie Jöst, eröffnet als Versammlungsleiter die 36. Jahreshauptversammlung des DHV. Es wird festgestellt, dass die Versammlung ordnungsgemäß eingeladen wurde (DHV Info Nr. 194, Juli/August 2015) und beschlussfähig ist. Anwesend sind 159 stimmberechtigte Delegierte.

Beschlüsse

Petra Aichele wird zur Protokollführerin gewählt (offene Abstimmung, mehrheitlich angenommen). Als Stimmenzähler werden die DHV Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen gewählt, die nicht Delegierte sind (offene Abstimmung, einstimmig). Die Tagesordnung wird angenommen (offene Abstimmung, einstimmig).

Das Protokoll der Jahrestagung 2014 wird genehmigt (veröffentlicht im DHV Info Nr. 191, Januar/Februar 2015).

2. Bericht des Vorstandes

Vor der Tagung wurde den Delegierten ein schriftlicher Geschäftsbericht zugeschickt, die mündlichen Berichte der Vorstände bieten eine Ergänzung.

Der Vorsitzende Charlie Jöst freut sich über die herausragenden Leistungen im Wettbewerbssport. Die positiven Reaktionen auf die DHV Verbandsarbeit zeigen: dem DHV als Pilotenvertreter wird vertraut. Die Mitglieder erwarten aktuelle, breitgefächerte Informationen und politische Vertretung. Er hebt besondere Erfolge in der Verbandsarbeit hervor (Safety-Test, Jugendarbeit, Verbesserung der HG-Flugausbildung, HG-Meeting) und dankt allen Beteiligten für ihre engagierte Arbeit. Geschäftsführer Klaus Tänzler dankt den Anwesenden für ihr ehrenamtliches Engagement. Er freut sich über den aktuellen Rekord-Mitgliederstand von 37.777 Mitgliedern. Der Zuwachs flacht sich jedoch ab, was wiederum eine Entlastung für überfüllte Fluggebiete bedeuten könnte. „Ein Anstieg bei den Unfallzahlen muss vermieden werden“, mahnte der Geschäftsführer. Die Arbeit des DHV für guten Ausbildungs- und Trainingsstand sowie für hohes Sicherheitsbewusstsein sei in Verbindung mit den Safety-Tests wichtig. Die Einstellung dreier junger Mitarbeiter helfe eine top Servicequalität auch für die Zukunft zu sichern. Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr hebt die erfolgreiche Entwicklung des DHV Internetportals hervor. Dieses Jahr stiegen die Klickzahlen durchschnittlich um 14,5 %. Es gibt aber noch Verbesserungsbedarf, wie z.B. die Verschärfung der Website, sowie die Optimierung für mobile Endgeräte. Seit letztem Jahr ist das DHV-Info auch als ePaper verfügbar. Abbestellung der Papierversion wäre umweltfreundlich und könnte Kosten sparen, wird aber bislang noch wenig angenommen. Frank Herr lobt die erfolgreiche Jugendarbeit. Niki Kurcz gibt einen kurzen Rückblick über die Jugendarbeit 2015. Er übergibt seine Aufgabe als Jugendmanager an Ferdinand Vogel. Ferdinand Vogel stellt das Jugendprogramm 2016 vor. Abschließend hat Frank Herr noch eine gute Nachricht für die DHV-Jugend: das Budget wird 2016 um ca. 20% gesteigert.

Der Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb Roland Börschel zeigt den Ausbau der Geländedatenbank auf ganz Europa mit integrierter Luftraumsituation. Eine große Baustelle im Geländereferat ist die Energiewende mit Errichtung von Windparks. Der DHV führte eine Versuchsreihe durch, um Empfehlungen für Abstände zu Windrädern geben zu können. Viele Fluggelände sind zeitweise überlastet. DHV fördert Ausbau bestehender Gelände. Ziel ist freies Fliegen überall, aber es soll auch Respekt für die Arbeit der Geländehalter gezeigt werden.

Im Bereich Sicherheit betont Roland Börschel die Wichtigkeit der Safety-Tests. Sie bieten den Piloten detaillierte Informationen zu Schirmreaktionen. Die Qualität der Tests wird weiterentwickelt und ein Test für Gurtzeuge erarbeitet. Weitere wichtige Faktoren der Pilotensicherheit sind Ausbildung, Fortbildung und Training. Plan für 2016 ist, die Ausbildungs- und Weiterbildungsinitiativen fortzuführen. Sicherheitsreferent Karl Slezak erklärt, wie wichtig es ist, sich am Durchschnittspiloten zu orientieren. Dies mache den Erfolg des Gleitschirmfliegens aus: ein Breitensport mit vertretbarem Risiko. Großer Wert wird auf die gute flugpraktische Ausbildung des Fluglehrernachwuchses gelegt. Anhand von Videos von Einklappern, zeigt Karl Slezak, wie wertvoll die Bewertung des Extremflughaltens durch die Safety-Tests ist. Es wird ein großer Aufwand bei der Auswertung getrieben. Ausbildungsvorstand Peter Cröniger berichtet von den neuen Ansätzen in der Drachenflugausbildung. Er lobt das gute Niveau bei den Neueinsteigern im GS- und HG-Fliegen. Die ältere Generation ist Fokus für Fortbil-

dung und Training. Fortbildung der Piloten und Flugschulen ist wichtig, Know-how muss weitergegeben werden. Ebenso soll Fortbildung der Tandempiloten verbessert werden. Neue Wege sollen auch in der Erstellung und Verbreitung von Lerninhalten gegangen werden. Über den Youtube Kanal sollen kurze lehrreiche Filmclips bereit gestellt werden. Technikvorstand Dr. Dietrich Münchmeyer berichtet, dass das ein Jahr nach der erfolgreich abgeschlossenen Akkreditierung vorgeschriebene Nachaudit für die Musterprüfstelle stattfand. Zudem wurde die Akkreditierung erweitert, unter anderem um elektrische Aufstiegshilfe. Alle Musterprüfstellen und Verbände trafen sich zu einem Meeting beim BMVI um die Zukunft der Akkreditierung in Deutschland zu erörtern. Trend: Status quo bleibt vorerst erhalten. Musterprüfungen sind weiterhin defizitär, erste elektrische Winde wurde zugelassen, es gab nur wenige HG Prüfungen. Es musste ein neues Testfahrzeug angeschafft werden, da die alte Technik nicht mehr instand gesetzt werden konnte. Sportvorständin Yvonne Dathe gibt einen Rückblick auf die Sportergebnisse der vergangenen Saison. Die gewonnene GS Weltmeisterschaft und die gelungene Vermarktung im Fernsehen sind eine gute Werbung für den Sport. Sie kandidiert wegen ihrem Studium nicht mehr zur anstehenden Wahl als Sportvorstand und dankt allen für die gute Zusammenarbeit.

3. Bericht des Finanzvorstandes, Kassenprüfbericht und Aussprache

Dr. Dirk Aue erläutert das Geschäftsergebnis für das Jahr 2014, wie im Geschäftsbericht dargestellt. Es wurde ein Gewinn von 2.421,14 Euro erwirtschaftet. Er lobt das gute Controlling der DHV-Buchhaltung. Sein Fazit: Der DHV bleibt solide finanziert. Der schuldenfreie Bau der Geschäftsstelle im sofortigen DHV Eigentum ist besser als das Festhalten an Rücklagen mit schwachen Zinserträgen. In ca. 15 Jahren amortisieren sich die Kosten durch Einsparung von Miet- und Energiekosten. Es bleiben zudem genügend Rücklagen verfügbar, der DHV bleibt hinreichend handlungsaktiv. Die Kassenprüfer Uwe Preukschat und Lothar Schweizer erläutern ausführlich ihren vorliegenden Kassenprüfbericht. Sie stellen fest, dass das vorgegebene Budget gewissenhaft eingehalten wurde und die Verbandsführung sehr sorgfältig und kostenbewusst mit den Mitteln umgegangen ist. Die Kassenprüfer empfehlen die uneingeschränkte Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung. Es schließt sich eine Aussprache zu den Berichten der Vorstände, dem Finanzbericht und dem Kassenprüfbericht an.

4. Entlastung des Vorstandes

Die Kassenprüfer stellen den Antrag auf Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.

Beschluss (offene Abstimmung): Die Vorstandschaft und die Geschäftsführung werden einstimmig entlastet.

5. Wahlen

Wahl des Vorsitzenden

Kandidat: Charlie Jöst

Der stellvertretende Vorsitzende Frank Herr übernimmt die Versammlungsleitung.

Beschluss (offene Abstimmung): Charlie Jöst wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Sportvorstandes

Kandidat: Klaus Tretter

Der Kandidat stellt sich vor.

Beschluss (offene Abstimmung): Klaus Tretter wird einstimmig gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidat 1. Kassenprüfer: Lothar Schweizer stellt sich erneut zur Wahl.

Beschluss (offene Abstimmung): Lothar Schweizer wird einstimmig gewählt, er nimmt die Wahl an.

Kandidaten 2. Kassenprüfer: Wilhelm Schaeper, Peter Adams, Jürgen Karpf, Niki Kurcz.

Vorstellung der Kandidaten. Niki Kurcz zieht die Kandidatur wegen Interessenskonflikt zurück.

Beschluss (geheime Abstimmung, 152 Stimmen, 2 ungültig, 1 Enthaltung):

Wilhelm Schaeper erhält 80 Stimmen, Peter Adams 25 und Jürgen Karpf 47.

Wilhelm Schaeper nimmt die Wahl zum 2. Kassenprüfer an.

Vorstand



Charlie Jöst
Vorsitzender
Jg. 1952, Filmmacher und Medienpädagoge, Drachenfluglehrer und Gleitschirmpilot, Modellflug, PPL A, B, C, DHV-Lehrteam

Frank Herr
Stellvertretender Vorsitzender
Jg. 1961, Dipl. Betriebswirt und Verkaufsleiter, Gleitschirmpilot

Dr. Dirk Aue
Finanzvorstand
Jg. 1959, Leiter Versicherungs-Generalagentur, Gleitschirmpilot

Roland Börschel
Vorstand Sicherheit/Gelände
Jg. 1959
Lehrer, Sonderpädagogisches Förderzentrum, Fluglehrer, Windenfachlehrer, Geländegutachter

Peter Cröniger
Ausbildungsvorstand
Jg. 1955, Lufthansa-Pilot, Fluglehrer und Prüfer für Drachen- und Gleitschirmfliegen

Klaus Tretter
Sportvorstand
Jg. 1986, Landvermessung Gleitschirmpilot seit 2002
Fluglehrerassistent für Gleitschirm, GS Ligachev 2011-2015

Dr. Dieter Münchmeyer
Technikvorstand
Jg. 1954, Diplom-Physiker, Gleitschirmflieger seit 1988, Trike und Dreiecks-UL-Pilot, UL-Prüfer Kl. 5

6. Anträge

1. Antrag Uwe Preukschat und Lothar Schweizer (Kassenprüfer)

Die Kommission wird beauftragt, § 24b unserer Satzung auf Änderungsbedarf hinsichtlich der vorgegebenen Anzahl zu wählender Delegierter zu überprüfen und der Jahrestagung 2016 das begründete Ergebnis sowie ggf. eine Empfehlung für eine Satzungsänderung vorzulegen.

Diskussion des Antrages.

Antrag wird zurückgezogen.

2. Antrag Uwe Preukschat und Lothar Schweizer (Kassenprüfer)

Die Vorschrift des Abschnitt XVI Nr. 3 der Geschäftsordnung wird in ihrem derzeitigen Wortlaut von der Jahrestagung beschlossen.

„Der Vorstand nimmt die Funktion eines Aufsichtsgremiums wahr. Die Ämter der Vorstände und Beiräte sind ehrenamtlich. Eine Aufwandsentschädigung wird nicht gezahlt. Haupt- und nebenamtliche Tätigkeiten, sowie Einzelbeauftragungen auf Honorarbasis sind grundsätzlich zu vermeiden. Machen wichtige sachliche Gründe mit Vorteilen für den DHV die Beauftragung auf Honorarbasis erforderlich, so kann das Kommissionsmitglied an der Entscheidungsfindung und den Beschlüssen nicht mitwirken. Das Kommissionsmitglied kann an der Entscheidungsfindung und den Beschlüssen ebenfalls nicht mitwirken, wenn es sonstigen Vorteil oder Nachteil haben könnte. Aufträge an Kommissionsmitglieder, die im Einzelfall über 3.000 € hinausgehen, bedürfen der Beauftragung durch den Vorstand. Beim Jahresabschluss wird eine Honorarliste erstellt, die den Umfang der Tätigkeit und das Honorar zusammenstellt.“

Antrag wird von den Antragsstellern modifiziert. 1. Satz wird gestrichen. 3. Satz wird geändert in „Tatsächliche Aufwände werden erstattet“.

Diskussion des Antrages.

Beschluss über modifizierten Antrag (offene Abstimmung): modifizierter Antrag wird mit mehreren Gegenstimmen angenommen.

3. Antrag Claus Gerhard (vorgestellt von Sigi Prietz)

Teilnahme von Trikes am motorlosen Streckenflugwettbewerb DHV-XC.

Der Sportausschuss empfiehlt die Ablehnung des Antrages. Die DHV Kommission hatte den Antrag bereits abgelehnt. Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit 4 Gegenstimmen abgelehnt.

4. Antrag Peter Lausch

Ehrung verdienter Vereinsmitglieder bei der DHV Jahreshauptversammlung.

Diskussion des Antrages, bei der andere Möglichkeiten der Ehrung empfohlen werden.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit großer Mehrheit abgelehnt.

5. Antrag Uli Straßer

Der DHV Safety-Test auch als „Safety-Class-Test“ bezeichnet, ist passender und weniger verharmlosend zu benennen.

Diskussion des Antrages.

Antrag zur Geschäftsordnung auf Schließung der Rednerliste.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag abgelehnt.

Weitere Diskussion. Der Antrag wird modifiziert: die DHV Kommission soll entscheiden, ob der Begriff Safety-Class geändert wird oder nicht.

Abstimmung über modifizierten Antrag (geheime Abstimmung, 150 Stimmen, 3 ungültig, 1 Enthaltung): modifizierter Antrag wird angenommen bei 91 Stimmen mit „ja“, 55 Stimmen mit „nein“.

6. Antrag Lothar George

Die DHV Jahrestagung 2015 fordert den Vorstand und die Geschäftsleitung des DHV auf, sicherzustellen, dass das DHV Schleppbüro langfristig erhalten bleibt und personell so ausgestattet wird, dass die komplexen Aufgaben sachgerecht bearbeitet werden können.

DHV Schleppfachmann Horst Barthelmes stellt kurz die Tätigkeit des DHV Schleppbüros und die Regelung seiner Nachfolge dar.

Diskussion des Antrages.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird einstimmig angenommen.

7. Antrag Martin Lauk

Beantragt wird, dass der DHV in seiner Ausschreibung für den DHV XC den Wortlaut streicht: „Wenn die aufgezeichneten Positionsdaten mehr als 100 m horizontal oder vertikal in einem gesperrten Luftraum liegen, gilt eine Luftraumverletzung als nachgewiesen.“ Diese Formulierung hat den Anschein bei einigen Piloten erweckt, dass der DHV eine Luftraumverletzung bis 100 m duldet.

Diskussion des Antrages.

Antrag zur Geschäftsordnung auf Begrenzung der Redezeit auf 1 Minute.

Gegenrede: Keine Begrenzung.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Weitere Diskussion.

Antrag zur Geschäftsordnung auf Rederecht für Nicht-Delegierten.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag mehrheitlich abgelehnt.

Abstimmung über Antrag 7.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag bei wenigen Gegenstimmen angenommen.

7. Wirtschaftsplan

Dr. Dirk Aue stellt den Wirtschaftsplan 2016 laut vorliegendem Geschäftsbericht vor. Der Wirtschaftsplan wird diskutiert.

Beschluss (offene Abstimmung): Der Wirtschaftsplan wird mehrheitlich angenommen.

8. Dringlichkeitsantrag von Benno Osowski zur Ausrichtung der nächsten Jahrestagung

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag wird mit 2/3 Mehrheit zugelassen.

Benno Osowski stellt den Antrag auf Ausrichtung der nächsten DHV Jahrestagung am 19. November 2016 in Schwangau.

Beschluss (offene Abstimmung): Antrag bei wenigen Gegenstimmen angenommen.

Alsfeld, 21.11.2015
Petra Aichele
Protokollführerin

Charlie Jöst
1. Vorsitzender

Protokoll der DHV-Regionalversammlungen 2015

Datum und Ort:

Regionalversammlung Nord in Neustadt-Glewe am 3.10.2015
 Regionalversammlung Ost in Bautzen am 4.10.2015
 Regionalversammlung Südwest in Badenweiler am 10.10.2015
 Regionalversammlung Südost in Schwangau am 17.10.2015
 Regionalversammlung Mitte in Bad Hornburg am 24.10.2015

Teilnehmer:

Region Nord: 26 Anwesende mit 64 Stimmen, 12 Delegierte zu wählen
Region Ost: 23 Anwesende mit 87 Stimmen, 14 Delegierte zu wählen
Region Südwest: 59 Anwesende mit 106 Stimmen, 48 Delegierte zu wählen
Region Südost: 61 Anwesende mit 212 Stimmen, 58 Delegierte zu wählen
Region Mitte: 90 Anwesende mit 220 Stimmen, 52 Delegierte zu wählen

Begrüßung und Regularien:

Der DHV Vorsitzende Charlie Jöst, die Regionalbeiräte und die örtlichen Vereinsvorsitzenden begrüßen die jeweiligen Versammlungen. In allen Regionen wird Björn Klaassen zum Protokollführer gewählt. Das Protokoll der Regionalversammlungen 2014 wird in allen Regionen genehmigt und die Wahlhelfer bestimmt (Mitarbeiter der Geschäftsstelle, welche nicht an der Wahl beteiligt sind).

Vorträge:

Charlie Jöst zeigt die Video-Highlights der Flugsaison 2015. Er zeigt unter anderem Beiträge von der Weltmeisterschaft der Gleitsegel und der Deutschen Meisterschaft (Starrflügel). Björn Klaassen berichtet zusammen mit Charlie Jöst über die Versuchsflüge im Luv und im Lee von Windkraftanlagen zur Feststellung von Abstandsempfehlungen. Zudem werden die aktuellen Luftraumänderungen für das Jahr 2016 in den Regionen erläutert. Karl Slezak berichtet über Unfälle beim Gleitschirm- und Drachenfliegen in der vergangenen Flugsaison sowie über die seitens des DHV eingeführten Safety Class. Insbesondere wird auf die Unterschiede zwischen LTF - und Safety Class Tests eingegangen. DHV Testpilot Simon Winkler erklärt die richtige Einstellung des Gurtzeugs als Bindeglied zwischen Schirm und Pilot.

Wahl der Delegierten

Region Nord (12 Delegierte): Apel Uwe, Aumüller Annemarie, Benecke Johannes, Dengler Eberhard, Eckardt Axel, Giesen Helmut, Schwiegershausen Dieter, Schwiegershausen Corinna, Sommerkamp Sven, Theophile Wulf, Wienand Hans-Bernhard, Wilms Helmut.

Region Ost (14 Delegierte): George Lothar, Gerhard Claus, Kletsch Dieter, Krenz Uwe, Lausch Peter, Lüders Konrad, Maek Henry, Münchmeyer Dietrich, Prietz Siegfried, Pückler Fritz-Michael, Steuerwald Kay, Wachowski Bernd, Welp Manfred, Zeyfang Sonja.

Region Südwest (48 Delegierte): Aellig Ulrich, Baisch Andreas, Bessei Christoph, Burri Rafael, de Beyer Hans Peter, Deuschle Gerhard, Frankus Frank, Grau Michael, Haug Perpetua, Haug Georg Klaus, Hausknecht Josef Walter, Jöst Karl, Kern Stefan, Kienzle Klaus, Kirchhoff Karsten, Lang Frank Michael, Lauk Martin, Lische Dieter, Mandl Arne, Merl Franz, Molitor Rolf, Mößmer Rolf, Porst Herbert, Rüdinger Jürgen, Scheilin Benjamin, Schiemann-Aellig Claudia, Schober Hans-Georg, Schober Tim Georg, Schweizer Lothar, Steggemann Bernd, Stemmer Andreas, Stoll Werner, Terboven Jan, Tirgrath Rainer, Weist Bernd, Windisch Wolf-Rainer.

Region Südost (58 Delegierte): Albert Stephan, Binsteiner Sebastian, Bloß Walter, Blum Christian, Blum Anja, Böhner Thomas, Böhner Patrick, Börschel Roland, Brandl Richard, Brendel Jochen, Bruckschlegl jun. Franz, Büttner Gerhard, Cröniger Peter, Dambach Uwe, Dathe Yvonne, Dobringer Hanns, Gastl Helmut, Glas Regina, Gradel Stephan, Grosser Sarah, Hedewig Wolfram, Heumann Daniel, Hümmer Franz, Ide Thomas, Karpf Jürgen, Keller Peter, Klaassen Björn, Knoth Werner, Knoth Ottilia, Kohler Engelbert, Kurcz

Nikolaus, Lechermann Günther, Liebermeister Benedikt, Mader Robert, Mahn Roland, Neuner Alfred, Osowski Benna, Pennig Elisabeth, Peter Gerhard, Rauscher Georg, Richter Hendrik, Schaeper Wilhelm, Scharlipp Margarete, Schlöffel Ralph, Schmottermeyer Ulrich, Schönheiter Klaus, Schütz Klaus, Schwind Paul, Spörlein Steffi, Stelzer Anton Wilhelm, Straßer Uli, Tretter Klaus, Trost Walter, Vogel Ferdinand, Wensauer Marc, Wiegärtner Reinhold, Wild Peter.

Region Mitte (52 Delegierte): Adams Peter, Adams Renate, Andree Timo, Berghaus Markus, Böing Bernd, Bonertz Helmut, Bonertz Alexander, Ehrhardt Reiner, Fankhauser Josef, Frede Horst, Friedrichs Michael, Geisler Franz, Gensert Rene, Gowitzke Detlef, Gruß Sarah, Haas Lucian, Hanses Karl-Josef, Hanses Markus, Harich Armin, Hense Dirk, Hermesdorf Andrea, Herr Frank, Hilbich Peter, Höhler Lutz, Johe Peter, Judek Siegfried, Jung Bernhard, Keller Klaus, Kroß Friedrich-Wilhelm, Kuth Volker, Merz Friedhelm, Nitsche Peter, Opitz Hans-Peter, Preukschat Romy, Preukschat Uwe, Scheid Markus, Scheid Reiner, Scheidt Heide, Schieh-Schneider Reinhard, Schiffer-Merten Karl, Schlegel Hartmut, Schlothmann Holger, Schulte Burkhard, Soboll Dirk Michael, Speckenheuer Klaus, Speckenheuer Rebekka, Stang Bettina, Steinbach Ralf, Stemming Robert, Sylla Karl-Heinz, Ziefau Ines, Ziller Erhard.

Wahl Regionalbeirat:

Region Nord: Prof. Dr. Uwe Apel wird für 2 Jahre gewählt.
Region Südwest: Ulrich Aellig wird für 2 Jahre gewählt.
Region Südost: Gerhard Peter wird für 2 Jahre gewählt.
 In den Regionen Ost und Mitte standen keine Wahlen an.

Regionale Themen:

Region Nord: Podiumsdiskussion (Gäste in Fluggeländen), DHV XC und Flachlandwertung, Windkraft, Luftraum 2016.
Region Ost: Podiumsdiskussion (Gäste in Fluggeländen), Trike und DHV XC Wertung, Wertschätzung der Vereinsarbeit (Gelände), Luftraum 2016, Lufträume Polen und Tschechien im DHV Info, DHV Schleppbüro.
Region Südwest: Podiumsdiskussion (Gäste in Fluggeländen), Luftraum 2016, Fluggeländentwicklung.
Region Südost: Podiumsdiskussion (Gäste in Fluggeländen), Geländeausbau, Luftraum 2016.
Region Mitte: Podiumsdiskussion (Gäste in Fluggeländen), Luftraum 2016, Regionalversammlungen: Mehrheit möchte jährlich wechselnde Orte in der Region Mitte.

Orte der nächsten Regionalversammlungen 2016:

Region Nord: Bremen (GSC Weser e.V.)
Region Ost: Crawinkel (Luftsportverein Crawinkel e.V.)
Region Südwest: Furtwangen (GSC Lenticularis e.V.)
Region Südost: Region Ingolstadt (DHV)
Region Mitte: Boppard (Rhein-Mosel-Lahn e.V.)

Björn Klaassen
 Protokollführer

Charlie Jöst
 DHV Vorsitzender

Regionalbeiräte



Prof. Dr. Uwe Apel
 Regionalbeirat Nord



Bernd Böing
 Regionalbeirat Mitte



Uwe Krenz
 Regionalbeirat Ost



Ulrich Aellig
 Regionalbeirat Südwest



Gerhard Peter
 Regionalbeirat Südost



Vollwertiges XC Package

Der Siegerschirm der X-Alps 2015 und das bequemste XC-Gurtzeug von ADVANCE – eine Kombination, die keine Wünsche für Streckenflugpiloten offen lässt. Das LIGHTNESS 2 ist ein funktionales XC-Gurtzeug, trotz seines Leichtgewichtes ab 2,8 kg. Zusammen mit dem OMEGA XALPS bietet es eine vollwertige Streckenflugausrüstung, die ein rundum gutes Fluggefühl verspricht. Die Gesamtausrüstung unter 10 kg wird Realität!

www.advance.ch

The perfect match



ADVANCE OMEGA^{XALPS}

ADVANCE LIGHTNESS²



DHV-XC 2015

Besondere Momente

Text Richard Brandl

Stellvertretend für viele beeindruckende Flüge wollen wir euch diesmal ein 200km-FAI-Dreieck aus der Sicht des Piloten vorstellen. Mancher mag sich jetzt fragen, was soll daran jetzt so besonders sein, das ist für gute Piloten im richtigen Fluggebiet ja schon zum Standard geworden.

Das Besondere, der Flug wurde mit einem Schirm der Klassifizierung LTF/EN A, einem Nova Prion 3, gemacht. Wie drückt es der Pilot Robert Schaller selber in seinem Kommentar zum Flug aus: „Was ich mit diesem Flug sagen will, ist nicht "Leute, fliegt mehr A-Schirme" - ganz und gar nicht. Flieg den Schirm, den Du sicher fliegen kannst und der Dir Spaß macht. Für alles bis einschließlich 200km FAI ist die Klassifizierung des Schirms egal.“

Eine der spannendsten Rivalitäten im DHV-XC der Saison 2015 war bei den Damen zu finden. Brigitte Kurbel und Nicole Zink lieferten sich ein Kopf an Kopf-Rennen um den Deutschen Meistertitel der Damen. 6 FAI-Dreiecke, geflogen auf LTF/EN D Schirmen, waren nötig, bis sich Brigitte Kurbel im Endspurt gegen ihre Konkurrentin durchsetzen konnte. Nicole fliegt erst seit 2012, Brigitte war schon in den Jahren 2013 und 2014 Deutsche Meisterin. In der Performancwertung beweisen die Gesamtplätze 5 und 6, dass sich Frauen mit ihren Leistungen nicht vor den Herren verstecken müssen. Wir wollten von beiden wissen, wie sie das Jahr erlebt haben.

Robert Schaller: DHV-XC 200 Kilometer mit einem EN-A-Schirm

Foto: Berni Pressl



Der Tag begann wie fast jeder Grente-Tag nach einer mehr oder weniger erholsamen Nacht im Auto am Wanderparkplatz. Ein improvisiertes Frühstück, ein verschlafenes Hallo von und zu den ebenfalls angereisten Fliegerkollegen - dann stiegen wir zum Startplatz hoch. Ich war hochmotiviert! Im Rucksack NOVA's neuer Prion3. Ein EN-A Schirm. Und damit eher eine ungewöhnliche Wahl für das Streckenflug-Mekka Grente. Seit einigen Wochen flog ich ihn bereits. Die erste Hälfte der Saison hatte ich auf Grund vom Studium verpasst, das machte eine richtig erfolgreiche Teilnahme an der Streckenflugmeisterschaft unwahrscheinlich. Also suchte ich nach einer alternativen Herausforderung und kam auf die Idee, ein 200er FAI-Dreieck auf einem A-Schirm zu fliegen. Ein weltweit erstes in dieser Klasse.

„Wäre super, wenn das klappt“ meinte Till, der Team-Captain. Chefentwickler Pipo schmunzelte nur. Also gesagt, getan - oder besser versucht. Alle meine vorangegangenen Versuche waren gescheitert, mal am falschen Berg, mal war der Tag schlechter als vorhergesagt, mal scheiterte ich an meiner eigenen Untrainiertheit. Aber immerhin hatten der Schirm und ich uns schon mal gegenseitig beschnuppert und ich wusste, dass er kein lahmer Traktor ist, wie die meisten EN A-Schirme, die ich zuvor geflogen bin.

Ich startete spät, denn eines hatte ich aus den vorherigen Flügen gelernt: Erst wenn die Thermik vernünftig durchzieht, kann ich mit den höher klassifizierten Schirmen mithalten. Mein Plan war die Standardroute zu fliegen.

Der erste Schenkel durchs Defereggental verlief ohne besondere

Vorkommnisse. Etwas mehr Gegenwind, als man sich wünscht, aber es ging. Der zweite Schenkel durchs Pustertal war ein Traum. Kräftige Thermik, etwas Rückenwind, es ging flott dahin. Ein Zweileiner-Pilot, mit dem ich lange zusammen flog, hat mir später gesagt: „Du konntest echt erstaunlich gut mithalten, obwohl wir mit einem Schnitt über 30 km/h unterwegs waren“. Ich erreichte Sterzing. Eigentlich war nicht geplant, ins Ridnauntal zu queren, denn auch ohne würde es für ein 200er FAI reichen. Aber es sah einfach zu verlockend aus, also rüber...

Ab der Lügen-Querung kamen die Probleme zurück. Erst wieder viel Gegenwind und schwierige Thermik, dann eine enorme Abschattung am Kreuzkofel. Ich entschied mich, einfach hineinzugleiten, den Wendepunkt zu holen und dann schnellstmöglich wieder raus. Ich hoffte, dass ich in der Mitte des komplett abgeschatteten Gadertals durch Umkehrthermik etwas Auftrieb oder wenigstens vermindertes Sinken finden würde. Tat ich auch, aber leider sehr wenig. Das Risiko, aus dem Schatten nicht mehr hoch genug herauszukommen, um wieder thermischen Anschluss zu finden und das Dreieck gar zu schließen, nahm ich mangels besserer Alternativen in Kauf. Und genauso kam es dann. Nach knapp neun Stunden Flugzeit setzte ich bei St. Martin zur Landung an. Im ersten Moment war ich etwas frustriert, denn es wäre noch mehr gegangen. Aber der Frust verflog beim Auslesen des GPS-Geräts sofort: Das erste FAI-Dreieck mit über 200 km Länge auf einem EN-A Schirm war nur noch ein Kapitel für die (Gleitschirm-) Geschichtsbücher.

Brigitte Kurbel: Eine Saison mit Hindernissen

Das dritte Mal den Deutschen Meistertitel bei den Damen, damit hatte ich in dieser Saison 2015 gar nicht gerechnet: Gleich im Mai, als die Saison richtig begann, fiel ich von nur 2 Metern auf den Rücken und verletzte mich schwer. Weil's Fliegen eines der schönsten Dinge auf der Welt ist und Frau es einfach nicht lassen kann, wenn sie mal damit angefangen hat, flog ich trotzdem weiter. Ich musste aber sehr vorsichtig sein, um Folgeschäden zu vermeiden. Schmerzbedingt war meine Flugzeit kürzer als sonst und wenn's ruppig, gewittrig oder irgendwie komisch wurde, habe ich mich lieber für eine sichere



Foto: Brigitte Kurbel

Landung auf einer großen Wiese entschieden. Auch sonst lief es nicht rund: Am 30. Juni entschied ich mich nach meinem wunderschönen und ersten Osterfelder-Flug, für den nächsten Flugtag an die Grente zu fahren. Erst um 3 Uhr morgens kam ich an. Der Anfang des Fluges war extrem zäh und als es plötzlich gut wurde, brach ich ihn ab. Körperlich angeschlagen, todmüde und völlig konzentrationslos hatte sich eine Art „Not-Aus-Schalter“ im Kopf umgelegt

und ich ging landen. Ich bin froh, dass ich das so kann, wenn's darauf ankommt, auch wenn sich der Tag dann als sehr gut und ▶

ergiebig herausstellte. Ein weiteres Desaster ereignete sich am 12. August: Ich hatte eine Autopanne, ließ das Auto am Straßenrand stehen und habe es aber trotzdem noch rechtzeitig zum Start an die Grente geschafft. Obwohl es dann nur ein flaches Dreieck wurde, war es ein toller Flug, den ich um ein Haar verpasst hätte. Tja, das Glück war nicht auf meiner Seite oder doch? Es hätte alles auch anders ausgehen können. Außerdem gibt es ja auch gute Seiten, z.B. habe ich wegen der Panne endlich mein Wohnmobil. Meine Saisonziele habe ich nicht erreicht. Trotzdem ist es toll, unter diesen Umständen den 5. Platz in der Performance-Klasse und den 1. Platz der Damen erlangt zu haben. Meinen Schirm, Trango XC, werde ich weiterfliegen, denn ich fühle mich damit sehr wohl. Er ist sensibel, mitteilungsbedürftig, hat kurze Steuerwege und reagiert dadurch schnell und direkt. Das Fluggefühl mag ich einfach und kann mir momentan nicht vorstellen, einen anderen Schirm zu fliegen.

Ich denke, 3 Deutsche Meistertitel, 2014 der 1. Platz der Damen bei dem World-XC der FAI in allen drei Klassen, der 1. Platz der Da-

men im XC-Contest und nicht zu vergessen 2 Mal das UP-Streckenfeiber sind genug. Es gibt genug Frauen, die das Potenzial haben, mich abzulösen und ganz oben zu stehen, das war nämlich nie mein Ziel.

Im ersten Jahr wollte ich nur ein 150 km FAI fliegen, im zweiten mehr als ein 200 km FAI und in dieser Saison habe ich mein Ziel verworfen und meiner Gesundheit Vorrang gegeben. Für die Zukunft habe ich noch einen großen Traum: ein 250er FAI, ganz toll wäre es, wenn ich es schließen könnte. Wie ich mich kenne, höre ich nicht auf, es zu versuchen, bis ich es endlich geschafft habe, denn man weiß nie, wie es ausgeht, wenn man es nicht einfach angeht. Doch diese Saison hat mich was gelehrt: Man sollte nicht verbittert sein, wenn man ein Ziel mal nicht erreicht, denn es gibt so viele Dinge, die wichtiger sind: wie die Gesundheit und die Freude an unserem Sport. Viele Menschen werden den Traum vom Fliegen, diese Aussicht, die Ruhe und diese Konzentration nur auf sich selbst niemals erleben können und WIR DÜRFEN DAS. Also liebe Flieger-Freunde: Genießt Euren Sport!

Nicole Zink: Die Flugsaison 2015, einfach nur genial und kaum zu beschreiben

Die Fliegerei reizte mich schon immer! Ein Gleitschirm erwies sich als schnelle und einfache Möglichkeit, in die Luft zu kommen. Als ich im Juli 2012 endlich meinen Schein in den Händen hielt, hatte ich allerdings noch keine Ahnung, was mit so einem Gleitschirm alles möglich ist. Für Abhilfe sorgten aber ganz schnell meine Vereinskollegen vom OHC-Coburg und dem 1. Bamberger Gleitschirmclub. Dank tollen Freunden an meiner Seite, von deren Wissen und Erfahrungen ich profitierte, sowohl beim Soaren als auch den ersten Thermikflügen, legte ich eine recht steile Lernkurve hin. Danach half mir mein Freund Christian in kurzer Zeit, sehr viel Streckenflugerfahrung zu sammeln.

2015 war uns das Wetter wohlgesonnen und viele gute Flugtage fielen auf die Wochenenden. So sind wir immer wieder in kleinerer oder auch größerer Gruppe gemeinsam losgezogen, um im Flachland und den Bergen die guten Wetterfenster zu nutzen. Schon Mitte Februar begann die Saison mit einem überragenden Flug vom Wallberg. Tief verschneite Gipfel und Aufwinde bis in Höhen von 2.500 m boten uns eine Wahnsinns Fernsicht.

Die meisten Wettbewerbe, an denen wir uns versuchen wollten, fielen leider ins Wasser. Ersatzweise gingen wir daher andernorts gemeinsam auf Strecke. Die landschaftlich schönsten als auch größten Flüge waren hierbei natürlich die vom Hochfelln und dem Speikboden. Hierfür war eine gute Planung von Nöten und weil ich darin noch keine große Erfahrung hatte, half mir Christian dabei. Wir teilen dieses schöne Hobby und sind deshalb eigentlich auch immer gemeinsam unterwegs. Dabei gilt immer

Erlebnis vor Ergebnis. Zur besseren Orientierung habe ich aber auch ein Tablet mit XC-Soar im Cockpit, das mir ungemein weiterhilft. Der beste Flug dieses Jahr war für mich Anfang April von Gräfenenthal aus dem Thüringer Wald. Entgegen schwierigem Wetters haben wir es im Team von drei Mantra6 knapp 100 km bis zur Waren- ausgabe des Möbelmarkts in Hirschaid geschafft. Noch bevor die Schirme im Packsack verschwunden waren, kam auch schon unser Freund Danny um die Ecke gefahren, um uns abzuholen. Dank seines Ehrgeizes in der FunCup-Wertung opfert er sich oft als Thermik-Vorkoster und Rückholer für uns. So konnten wir unser Glück gemeinsam mit einem Bier feiern. Manchmal werde ich gefragt, warum ich einen EN-D Schirm fliege. Für mich ist der Grund: Spaß! Mir gefallen vor allem das Handling und die Möglichkeiten, die mir der Schirm mit seiner Leistung bieten kann. Ich fühle mich unter meinem M 6 pudelwohl, auch wenn es mal richtig zur Sache geht. Die kurzen Steuerwege geben mir das Gefühl, alles etwas mehr im Griff zu haben. Nächstes Jahr möchte ich genau da weitermachen, wo ich dieses Jahr aufgehört habe: mit Freunden zusammen das Fliegen genießen!



Foto: Benedikt Liebermeister



Foto: Nicole Zink

Big Smile Award



Im DHV-XC stehen oft interessante Flüge, die unter den weiten Strecken auf den ersten Seiten der Tagesflugliste leider untergehen, obwohl sie nicht weniger bemerkenswert sind.

Mit dem Big Smile Award will der DHV das Interesse auf Flugerlebnisse lenken, die nicht nur wegen Kilometern und Punkten im DHV-XC aufgefallen sind. Flüge, bei denen nicht der Leistungsgedanke im Vordergrund steht, sondern die Faszination unseres Sportes.

In der Saison 2015 fiel der Jury ein Flugerlebnis ganz besonders auf. Marcel Dürr hegt über Jahre einen Traum. Einmal von Oberstdorf über den Alpenhauptkamm nach Meran und wieder zurück. Am 6. August passte alles. In seinem Kommentar schreibt er:

„Nach langer Planung und noch längerem Warten auf eine passende Wetterlage scheint der richtige Moment gekommen. Die Nebelhornthermik lässt trotz toller Cumuli rings herum bis gegen 12 Uhr auf sich warten. Dafür dann von Anfang an tolle Bedingungen mit einer Basis über 3.000 m. Es geht zügig voran, einzig die Inntalquerung wegen des Luftraumdeckels etwas zäh. Danach bei knackiger Thermik auf der Überholspur durchs Ötztal, auch das Timmelsjoch mit über 1.000 m Überhöhung kein Hindernis. Die letzten 2 Stunden nach Meran in sanfter Abendthermik der reine Genuss...“ ▾

Links zu den Flügen und zum Video

[1] Hinflug: http://dhv-xc.de/xc/modules/leonardo/index.php?name=leonardo&op=show_flight&flightID=658368

[2] Rückflug: http://www.dhv-xc.de/xc/modules/leonardo/index.php?name=leonardo&op=show_flight&flightID=659040

[3] Sehr sehenswertes Video vom Flug: <https://vimeo.com/138800947>

1



2



3





Foto: Eberhard Dengler

XC-Sportlertag 2015

Siegerehrungen und erstklassige Vorträge in Bild und Ton

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister

Der Sportlertag ist zu einer festen Institution geworden. Die Stimmung war gut, die Experten gaben wertvolle Tipps und der XC-interessierte Pilot nahm gebündeltes Wissen und Motivation mit nach Hause. Moderator Ralph Schlöffel geht in seiner Rolle auf, deshalb waren auch die Siegerehrungen sehr kurzweilig. Zu jedem Sportler bietet er eine kleine Geschichte, stellt informative Fragen und bereitet außergewöhnliche Flüge kenntnisreich und detailliert auf.

Erstklassige Vorträge

Jeder Streckenflieger kennt das Problem. Dort, wo es nach grauer Theorie raufgehen müsste, rührt sich kein Lüftlein. Ist der Pilot hoch genug, hat er mehrere Optionen, doch irgendwann ist es soweit. Er befindet sich praktisch im Landeanflug. Jetzt trennt sich die Spreu vom Weizen. Profis wie Armin Harich geben nicht auf, zentrieren einen Nullschieber. Ein zartes Piepsen, ein halber Kreis im Steigen. Sie beißen sich fest, stellen den Schirm auf den Stabilo und arbeiten sich kontinuierlich wieder nach oben. „Die meisten



Zug um Zug hat Volker Schwanitz die DHV-Wetterprognose ausgebaut und jeden Sportlertag mit einem wertvollen Vortrag bereichert.



DHV-Vorsitzender Charlie Jöst



Flachlandprofi Armin Harich



Björn Klaassen, DHV-Geländereferent

Piloten machen zu große Kreise“, stellte er fest.

Low Saves – der Weg zurück an die Basis – war Schwerpunkt des Vortrags des Flachlandexperten, den er anhand von Videobeispielen (z.B. vimeo.com/136869368) lebendig veranschaulichte. Sein Credo: Der Schlüssel gegen Low Saves ist Low Saves zu vermeiden. „Das Problem entsteht schon vorher. Je besser der Pilot, desto früher erkennt er, dass er gleich absaufen wird. Früher habe ich das erkannt, kurz bevor ich am Boden stand. Inzwischen sehe



ich bereits an der Basis, dass ich auf ein Problem zusteure“ (Tipps und Tricks zum Flachlandfliegen von Armin Harich auf skywalk.info/flachlandfliegen).

Im Dezember geht er auf Expedition nach Namibia. Zusammen mit Burkhard Martens, Ralph Schlöffel, Oliver Teubert, und Markus Henninger will er dort große FAI-Dreiecke versuchen. Sonja Zeyfang fährt die Winde und – was in diesem Areal sicher super spannend wird – macht die Rückholerin. Dazu gibt es eine aktuelle Website xcexpedition.skywalk.info.



XC-Deutsche Meister Standard GS:
vl. Stefan Lauth (2), Christoph Bessei (1),
Hans Walcher (3)



XC-Deutsche Meister Sportklasse GS:
vl. Simon Wamser (2), Dietmar Siglbauer (1),
Tim Huber (3)



XC-Deutsche Meister Performance GS:
vl. Daniel Fischer (2), Raphael Wolter (1),
Hagen Walter (3)



XC-Deutsche Meister Flachland GS: vl. Ralf
Kopp (2), Hagen Walter (1), Armin Harich (3),



XC-Deutsche Meisterinnen GS: vl. Nicole
Zink (2), Brigitte Kurbel (1), Christin Kirst (3)



XC-Deutsche Meister Flachland HG:
vl. Roland Wöhrle (1), Dirk Ripkens (3)

Björn Klaassen ist beim DHV für Luftraum zuständig. Drachen- und Gleitschirmflieger hüpfen schon lange nicht mehr nur den Berg hinunter, sondern sind gleichberechtigte Partner im Luftraum. Das bedeutet jedoch auch ein gehöriges Maß an Verantwortung, denn sie teilen sich den Luftraum mit allen anderen Fluggeräten, vom Segelflieger bis zum Verkehrsflugzeug. Im Luftraum G und E gilt See and Avoid. Interessant dazu der Blickwinkel aus dem Cockpit eines Kampffjets, Björn Klaassen zeigte ein konkretes Beispiel einer Phantom am Brauneck in Augenhöhe des Idealhangs. Auch der Verkehrspilot genießt nicht wirklich einen Panoramablick. Generell ist die Luftraumstruktur in Deutschland sportfliegerfreundlich im Gegensatz zu manch anderen Ländern. Bei Luftraumplanungen der DFS ist der DHV zusammen mit dem DAeC beteiligt. Vor allem im Flachland ist eine sorgfältige Flugvorbereitung der Garant für weite Strecken, wie Armin Harich bei seinem 300 Kilometer Rekordflug 2014 bewiesen hat. Austrocontrol lobt die Disziplin der Streckenflieger. Dass man dort ein Herz für XC hat, beweist die Einrichtung der TRA Holzleitensattel, die, wenn aktiv, Querungen mit 2.700 m und sogar 3.200 m zulässt. Mehr Infos zum Luftraum auf der DHV-Geländeseite.

The Winner is.....

Jetzt zum Höhepunkt des Sportlertages: Der Ehrung der Deutschen Meister 2015 im Streckenfliegen, der Pilotinnen und Piloten, die

ein Jahr unermüdlich um den Sieg gekämpft haben. Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und der frisch gewählte Sportvorstand Klaus Tretter gratulierten, die Sportler zollten gebührend Beifall.

Ein paar Zahlen zu den beeindruckenden Leistungen: 4.358 Piloten reichten 106.000 Flüge ein. Davon erreichten 2.303 Flüge die 100 km-Marke und mehr, 288 Piloten flogen über 200 km (175 Gleitschirm – und 113 Drachenflieger).

Das größte FAI-Dreieck bei den Gleitschirmen gelang Raphael Wolter mit 269,3 km von der Grente, der sich damit den Deutschen Meistertitel in der Performance-Klasse sicherte. Platz 2 für Daniel Fischer, ein junges frisches Gesicht. Auf 3 kam Hagen Walter, von dem wir noch mehr hören werden. Dietmar Siglbauer wechselt die Klassen nach Belieben und holt sich schnell mal den Meistertitel ab. Dieses Jahr in der Sportklasse, 2014 gewann er die Performancewertung. Simon Wamser ist 2ter, gleichzeitig hat er Christoph Bessei die Juniorenwertung abgejagt. Letztes Jahr war er noch 3ter, 2016 wird's Zeit für die Wachablösung! Tim Huber ist 3ter, gelernt hat er es bei Dietmar Siglbauer und Torsten Hahne im gemeinsamen Club. Den Hatrick als Deutscher Meister schaffte Christoph Bessei in der Standardklasse, Stefan Lauth hat sich auf 2 hochgearbeitet. Der Dritte Hans Walcher flog sogar nur mit einem Lowend B, dem Bergsteigerschirm Arriba, hatte dafür aber deutliche Vorteile an der Grente, dem Hotspot 2015. Denn die Grente lässt sich nur zu Fuß erreichen.



XC-Deutsche Meister Flexible Drachen:
vl. Roland Wöhrle (2), Markus Ebenfeld (1),
Tom Becher (3)



XC-Deutsche Meister Starrflügler: vl. Patrick
Ruber (1), Dirk Ripkens (2)



XC-Deutsche Meisterin Flexible Drachen:
Corinna Schwiegershausen (1) mit
Moderator Ralph Schlöffel



Sieger Deutschlandpokal HG:
vl. Jochen Zeyher (1), Dirk Ripkens (3)



Sieger Deutschlandpokal GS: vl. Hagen
Walter (2), Ralf Kopp (1), Matthias Kothe (3)



XC-Deutsche Meister Tandem GS:
vl. Markus Henninger (1), Dominik Binner (3)



Bester Verein GS:
Hochfelln Flieger Bergen



Bester Verein HG:
Delta Club Bavaria Ruhpolding



Sieger Turmdrachen: vl. Timo Andree (2),
Tom Becher (1), Willi Schmitt (3)

Frauenpower

Gegen den B-, C-Trend schwammen die Deutsche Meisterin und Vizemeisterin, Brigitte Kurbel – auch ihr gelang der Hattrick – und Nicole Zink. Beide fliegen Hochleister und belegten die beeindruckenden Plätze 5 und 6 in der Overallwertung der Performanceklasse. Auf 3 bei den Damen Christin Kirst, auch eine alte Bekannte, Deutsche Meisterin 2012 und 2010. Schon öfter auf dem Treppchen stand der Deutsche Meister im Tandemfliegen Markus Henninger, nächstes Jahr kommt ihm der Passagier abhanden, sein

Sohn will selbst fliegen. Auf 2 Hartmut Anding, auf 3 Dominik Binner. Da ist er wieder, Hagen Walter, Deutscher Meister im Flachlandfliegen, der sich abwechselte mit dem 2ten Ralf Kopp im Deutschlandpokal (6 Wertungsflüge). Dort ist der Ralf 1ter und der Hagen 2ter. Hagen flog die weiteste Strecke in eine Richtung mit 296,1 km. Armin Harich holte den dritten Platz in der Deutschen Flachlandmeisterschaft, Dritter im Deutschlandpokal wurde Matthias Kothe. Der beste Newcomer heißt Christoph Bolz, der beste Verein sind die Hochfelln-Flieger wie schon im Jahr zuvor. Die erste Bundesliga gewann ▶



Newcomer GS: Christoph Bolz



Newcomer HG: Ulrich Schneider



Sieger Fun Cup HG: vl. Tom Becher (2), Timo Andree (1), Winfried Oswald (3)



2. Platz Funcup GS: Danny Oberender, re. Sportvorstand Klaus Tretter



Sieger 2. Bundesliga GS

der Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald vor dem Turnverein Bissingen und dem DGCW Neidingen. In der 2ten Bundesliga spielten die Oppenauer Gleitschirmflieger am besten, vor dem GS- und HG Drei-Kaiser-Berge Waldstetten und dem Oberfränkischen Hängegleiter Verein Coburg. Am längsten flog Josef Wurzer gefolgt von Danny Oberender und Carsten Stahl im Fun Cup.

Flexibel und Starr

Noch ein Mal und Markus Ebenfeld könnte mit dem ehemaligen Formel 1 Pilot Michael Schumacher gleichziehen. 2015 errang er den 6ten Meistertitel in Folge bei den flexiblen Drachen, alle Flüge startete Markus vom Hochfelln. Auf Platz 2 kam Roland Wöhrle, der fliegt nur vom Kandel. Der Schwarzwald zählt als Flachland, deshalb hat er mit seinem 239 km FAI auch den Meistertitel im Flachland erflogen. Dritter bei den Flexiblen ist Tom Becher. Auf 2 und 3

im Flachland folgen Reinhard Pöppel und Dirk Ripkens, die die gleiche Platzierung auch im Deutschlandpokal belegen. Jochen Zeyher belegte Platz 1. Im Flachland- und im Deutschlandpokal gibt es keine Unterscheidung zwischen Flexibel und Starr. In der Deutschen Meisterschaft der Starren gelang Patrick Ruber der Hatrick, drei Siege in Folge. Früher flog er Gleitschirm Wettbewerbe, doch auf Grund seines geringen Gewichtes war er mit den kleinen Flächen deutlich im Nachteil. Bei den Starren hat er das perfekt angepasste Gerät gefunden, ein Wechsel käme für ihn nicht mehr in Frage. Auf Platz 2 und 3 die Kollegen aus dem Flachland Reinhard Pöppel und Dirk Ripkens. Seit Jahren Deutsche Meisterin ist Corinna Schwiengershausen vor Caroline Greiser und Manuela Braun.

Mit Turm gewann Tom Becher, wie schon 2014. Dahinter Timo Andree und Willi Schmitt, Timo holte sich auch den Fun Cup, Tom Becher wurde 2ter, Platz 3 Winfried Oswald. Die Vereinswertung



Bester Junior GS: Simon Wamser



Bester Junior HG: Markus Kirchner



Sieger 1. Bundesliga GS



Sieger 1. Bundesliga HG

gepachtet hat der Delta Club Bavaria Ruhpolding, ebenso die 1. Bundesliga; in der liegen der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald auf 2 und der Drachenfliegerclub Wasserkuppe auf 3. In der 2ten lag der Drachenfliegerclub Hammelburg an der Spitze, gefolgt von dem Drachenfliegerclub Niederrhein und dem TSV Seissen Drachenflieger. Auf den Spuren seines Vaters, dem Vizeweltmeister Starr Norbert Kirchner, wandelt sein Sohn Markus und gewann die Juniorenwertung. Bester Newcomer ist Ulrich Schneider.

Wetter und Kilometer

Der DHV bewies vor Jahren eine glückliche Hand, er setzte auf Volker Schwanitz als Wetterexperten. Seit dieser Zeit hat Volker die Wetterprognose Zug um Zug ausgebaut und jeden Sportlertag mit einem wertvollen Vortrag bereichert. Sein Thema diesmal: Potentielle Flugdistanz (PFD) oder Wie aus Gradienten Kilometer werden.

PDF-Infos bieten Seiten wie Alptherm (kostenlos), Topmeteo und z.B. Pc_Met/TopTask. Auch wenn die Werte mit Vorsicht zu genießen sind, geben sie eine tendenzielle Güteaussage zwischen Tagen und Regionen. Im Flachland und in den Mittelgebirgen ist die Trefferquote größer, da Thermik, Basishöhe und Wind von den Wettermodellen gut erfasst werden. In den Alpen müssen unbedingt Erfahrungswerte in Gebietswahl und Thermikzeiten einfließen. Dazu kommt eine wichtige Größe, die Piloten-Geräte-Effizienz. Hier sind die persönlichen Erfahrungswerte maßgebend, d.h. der Speedwert aus der DHV-XC Flugauswertung. Damit ergibt sich folgende Faustformel: Alpen Thermikstunden x Speed, für Flachland/Mittelgebirge Thermikstunden x (Höhenwind + Speed). Mehr zum Thema im März/April Info. Spannend, informativ und unterhaltsam waren die Vorträge. Die Deutschen Meister persönlich zu treffen und mit ihnen zu feiern, war auf jeden Fall eine Reise wert. ▽



Mentales Training Besser starten in fünf Schritten

Sarah hatte bei ihren letzten Flügen immer das Problem, dass sie beim Rückwärtsaufziehen ihres Gleitschirmes etliche Startabbrüche fabrizierte. Besonders kritisch wurde die Lage, wenn Zuschauer anwesend waren oder der Wind nicht ganz perfekt anstand. An der Düne hatte sie bereits unzählige Starts geübt und gilt als routinierte Pilotin. Eine Methode das Rückwärtsaufziehen zu vertiefen und den Bewegungsablauf zu optimieren, ist das Mentale Training.

Text Yvonne Dathe | Foto Thomas Ide

Grundvoraussetzung für Mentales Training

Wenn du Mentales Training ausprobieren möchtest, beachte folgendes:

Habe eine positive Grundeinstellung

Wenn du meinst, das ist alles Quatsch, dann kannst du es gleich bleiben lassen. Du solltest positiv oder zumindest neutral eingestellt sein.

Setze dir ein Ziel

Jedes Training, so auch Mentales Training, ist auf ein Ziel hin ausgerichtet. Nur so kann ein Training systematisch aufgebaut werden.

Sei entspannt

Entspannt sein, dabei einen freien Kopf zu haben und konzentriert zu sein, ist eine Grundvoraussetzung für Mentales Training. Im entspannten Zustand kannst du deine Beschreibung am besten visualisieren – deswegen gehören Entspannungstechniken zu jedem Mentalen Training dazu.

Nutze deine Eigenerfahrung

Du kannst nur Dinge visualisieren, bei denen du bereits eine gewisse Erfahrung hast. Wenn du noch nie geflogen bist, wirst du dich auch nicht in die Situation hineinversetzen können.

Verwende die Eigenperspektive

Deine Beschreibung richtet sich an deine Fähigkeiten, Erfahrungen und Sichtweisen. Deshalb ist die Eigenperspektive notwendig.

Phantasie

Je lebhafter du dir Situationen und den Bewegungsablauf vorstellen kannst, desto besser kannst du dich in die Situation hineinversetzen und desto größer ist der Erfolg. Nutze deine Sinne (Sehen, Hören, Riechen, Schmecken, Fühlen...)

Ablauf des Mentalen Trainings

Sarah ist optimistisch und hat bereits viel über Mentales Training gelesen und gehört. Nun möchte sie auf diesem Weg ihre Starttechnik verbessern.

1. Anweisung – das Rezept

Als erstes benötigte Sarah ein Rezept, wie das Rückwärtsaufziehen mit dem Gleitschirm genau funktioniert. Sarah wusste zwar wie der Ablauf ist, schließlich hatte sie das ja schon oft an der Düne und in den Bergen geübt, dennoch hatte sich irgendwo ein kleiner Fehler eingeschlichen. Eine Anweisung ist wie ein Kochrezept. Sarah sollte das Rückwärtsaufziehen, sofern sie sich an die Anweisung hält, schaffen. Also sprachen wir den Ablauf bis ins kleinste Detail in allen Phasen durch. Dabei entdeckten wir, dass ihr Fehler war, sich umzudrehen, bevor der Schirm über ihr war und sie ihn stabilisiert hatte.

Falls du den genauen Ablauf des Rückwärtsaufziehens nachlesen möchtest, siehe DHV-Info 175. Um eine gute Anweisung zu erhalten, ist es hilfreich, sich Videomaterial anzusehen, in dem der Ablauf perfekt dargestellt wird. Trainer, Lehrer oder erfahrene Piloten beschreiben dem / der Trainierenden möglichst detailliert, wie der Ablauf sein soll.

2. Beschreibung

Eine Beschreibung wird im Gegensatz zur Anweisung von Sarah selbst erstellt.

Jede Beschreibung ist anders. Wenn fünf Personen dieselbe Handlung beschreiben, kommen fünf verschiedene Beschreibungen raus. Der Grund ist, dass jeder seine Umwelt und seinen Körper ein wenig anders wahrnimmt. Sarah schrieb also ihr eigenes Drehbuch für den Ablauf des Rückwärtsaufziehens. Je mehr Sinne mit angesprochen werden, desto besser.

In Sarahs Beschreibung war sogar der Wind enthalten, den sie im Nacken spürte:

„... ich warte, bis ich den Wind im Nacken spüre. Ich dreh mich nochmals um, wenn die Anlaufstrecke und der Luftraum frei sind und ich das innere Go-Signal spüre, mache ich zwei entschlossene Schritte zurück ...“

Nachdem Sarah die Beschreibung schriftlich fixiert hatte, las ich sie mir als Fluglehrerin nochmals durch, um zu überprüfen, ob sie alle relevanten Punkte beachtet hat. So hatten sie und ich die Gewissheit, dass der Ablauf stimmt.

3. Verinnerlichen

Nun lag es an Sarah, den Bewegungsablauf zu verinnerlichen. Am besten gelang das, indem sie sich ihre Beschreibung immer wieder laut vorlas und sich den Ablauf vor ihrem inneren Auge abspielen lies. Am Abend war sie ganz entspannt und spielte in Gedanken den Ablauf immer wieder durch.

4. Knotenpunkte

Während des Verinnerlichens kristallisierten sich bestimmte Punkte heraus, die für den Ablauf besonders wichtig sind. Das sind sogenannte Knotenpunkte.

Bei Sarah war das

- Aufziehen
- Anbremsen - Stopp
- Kontrollieren, dass alles passt
- Umdrehen, erst den Kopf - der Körper folgt
- Starten, beschleunigen mit großen Schritten

Eine ziemlich lange Beschreibung wurde nun auf fünf Knotenpunkte reduziert.

5. Rhythmus setzen

Der letzte Punkt des Mentalen Trainings gibt den Rhythmus vor. Bei den Knotenpunkten war der Ablauf noch verlangsamt. Wenn nun der Rhythmus gesetzt wird, passt das innerlich Gesprochene mit der Geschwindigkeit der Handlung überein.

Sarahs Rhythmus war

- Aufziehen
- Stopp
- Drehen
- Go

Sarah sprach ab sofort in Gedanken nur noch von diesen vier Punkten, während des Ausführens und in Visualisierungen, bei denen gleichzeitig der Ablauf vor ihrem geistigen Auge wie ein Film abließ. Bei ihrem nächsten Start mit Rückwärtsaufziehen klappte der Ablauf wieder einwandfrei.

Fazit

Mentales Training ist eine gute Ergänzung zum normalen Training. In vielen Sportarten gehört das ganz automatisch dazu. Es sollte abwechselnd zum realen Training gemacht werden. So ist der Erfolg am größten.

Diese fünf Schritte können für jeden erdenklichen Bewegungsablauf angewendet werden. Der Nutzen ist enorm. Durch das schriftliche Beschreiben bekommst du Klarheit über den zeitlichen Ablauf und die Bewegung bekommt eine Systematik. Der Trainer / Lehrer erhält nochmals ein Feedback, ob die Anweisungen richtig verstanden wurden. Da der Ablauf so klar ist, bekommt der/die Trainierende mehr Sicherheit, was zu einem entspannten Zustand führt.

Der wichtigste Vorteil ist, dass einmal eintrainierte Situationen / Abläufe auch unter Stress beinahe automatisch ablaufen.

Mehr über Mentales Training findest du in der zweiten überarbeiteten Auflage des Buches „Aufwind im Kopf – sicherer und besser fliegen mit Mentalem Training!“ im DHV-Shop. ▽

Gleitschirmverein IFG 2000

Neue Vorstandsmannschaft

Die Mitglieder der Initiative Fränkischer Gleitsegler 2000 mit ihrem Vereinssitz in Fürth haben in der diesjährigen Jahreshauptversammlung im September Meik Boos zum neuen 1. Vorstand und Jonas Siedentop zum neuen 2. Vorstand gewählt. Stefan Sura wurde zum neuen Schriftführer gewählt. Die anderen Vorstandsposten sind gleich geblieben. Auf dem Bild von links nach rechts: Klaus Schuster (3. Vorsitzender), Jonas Siedentop (2. Vorsitzender), Meik Boos (1. Vorsitzender), Thomas Friedrich (Finanzvorstand), Stefan



Sura (Schriftführer). Beschlossen wurde die Anschaffung einer kompletten Gleitschirm-Tandemausrüstung für den Verein. Mit der neuen Vorstandsmannschaft möchte der IFG 2000 nun richtig durchstarten. Unter www.ifg2000.com könnt ihr die neu gestaltete Homepage besuchen, auf der die aktuellen Aktionen veröffentlicht werden.

Thomas Friedrich
www.ifg2000.com

Anzeigen

Cabo de Gata - Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo
Flugferien mit Stil
Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Reparaturservice für:

- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

DELTA FLY
by Hans Madreiter
Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen
+ 49 7025 8708037
deltafly@t-online.de
www.deltafly.de

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!
Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen
Infos: +49(0)8051 63676 www.gleitschirmbeschriftung.com



Groundhandling-Nightfever der Flugfreunde Ulm-Donautal

Flugfreunde Ulm-Donautal

Vereinsmeisterschaften im Flachland

Aufgrund der Wetterbedingungen wurde das Turnier in der Heimat ausgetragen. Die Flugfreunde durften sich über Sonnenschein und sommerlich warme Temperaturen freuen. Sportwart Hans Walcher modifizierte kurzerhand die drei für das Gebirge geplanten Disziplinen, sodass das Turnier im Flachland in Ehingen-Berg stattfinden konnte.

Die erste Aufgabe für die Teilnehmer des über 100 Mitglieder fassenden Vereins bestand darin, eine zuvor festgelegte Strecke mit aufgezo-genem Schirm in einer vorgegebenen Zeit zu absolvieren. Nach der ersten Aufgabe ließ der bis dahin schon sehr schwache Wind gänzlich nach. So mussten die Turnierteilnehmer bei der nächsten Aufgabe auf ihr Fluggerät verzichten und mit verbundenen Augen einen etwa 100 Meter entfernten Punkt zu Fuß erreichen. Bei den meisten ging dies gründlich schief, lediglich drei der Teilnehmer verfehlten den Punkt knapp um ein paar Meter. Den krönenden Abschluss machte die letzte Aufgabe, das Flugfreunde-Nightfever. Der Wind hatte wieder aufgefrischt und das Nightfever konnte ausgetragen werden. Allerdings ohne Flug. Ziel war es, dass alle Teilnehmer gleichzeitig mit Ground-handling beginnen und den Schirm so lange wie möglich in der Luft halten. Einen erbitterten Kampf lieferten sich die letzten beiden Teilnehmer in dieser Disziplin, bis das Ziehen im Genick zu stark wurde und Dennis Zimmermann den Schirm kurz vor Jürgen Rauscher zu Boden gleiten ließ. Aus dem Gesamtturnier ging Dennis Zimmermann als Sieger hervor, dicht gefolgt von Jürgen Rauscher. Den dritten Platz sicherte sich Ralf Eder.

Georg Zimmermann
<http://www.ffud.de>

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

2 Jahres Check Gleitschirm **155.- Euro**

Retter packen **36.- Euro**

Setpreis 2 Jahres Check mit Retter packen **175.- Euro**

Alle Preise inkl. Rückversand

Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen - Tel. 0170-9619975

www.gleitschirmservice-roth.de



Gleitschirmclub Inntal

Sebastian Dengler fliegt XC mit 90 Jahren

Im September 2015 flog der Bad Aiblinger Sebastian Dengler vom Col Rodella wieder einen seiner legendären Flüge in den herbstlichen Dolomiten. Das regt ihn kaum auf, ist er doch seit mindestens 1942 ununterbrochen in der Luft unterwegs. Zunächst als Segelflieger und Fallschirmjäger, später als Motorpilot / PPL. Seine Liebe zur Bergwelt und die Sehnsucht nach unmittelbarem Naturgenuss machten ihn 1986 zum Gleitschirmpiloten der ersten Stunde. Treues Mitglied war er im Gleitschirmclub Inntal und bis heute bei den Hochriesern. Dass er nach einem schweren Flugunfall vor Jahren wie Phönix aus der Asche stieg, ist wohl seiner bürigen Kondition als Bergsteiger und eiserner Willenskraft zu verdanken. Ein Radarecho wird er nach diversen Metallimplantaten wohl hinterlassen. Gern lässt er sich heuer von seinem preußischen Flugbegleiter und Leibarzt aus Berlin unterstützen. Der kann dieses medizinische Phänomen nur staunend zur Kenntnis nehmen denn: Der „Wast“ ist einfach nicht vom Himmel zu kriegen.

Dr. Volker Madey
www.gleitschirmclub-inntal.de

Anzeige

» Die Welt gehört dem, der sie genießt. «

Gleitschirmreisen

Südafrika, Nepal, Brasilien, Argentinien,
Kanada und 44 mal Europa!



Aus- & Weiterbildung - Check Center
Inzahlungnahme - Bestpreis für alle!

BLUE SKY  **FLIEGEN**
MIT FREUNDEN
www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um`s Fliegen!!

Im Soca-Tal



FLY ZONE

www.paragliding-adventure.com

**Zimmervermietung
Parataxi im Hause
org. von Ausflügen
und viel mehr
ideal auch
für Gruppen**

SLOVENIA

Mehr Infos!

S.Triebel / W.Reinelt
Tel.: +386-(0)41-810-999
5220 Tolmin-Slowenien

http://www.paragliding-adventure.com
e-mail: paragliding-adventure@amis.net



Odenwälder Drachenflugclub

40 jähriges Jubiläum

Einer der ältesten deutschen Drachen- und Gleitschirmfliegervereine kann auf 40 Jahre Fluggeschichte zurückblicken. Der am 14. November 1975 in Fürth-Erlenbach im Odenwald gegründete 1. ODC hat mittlerweile über 200 Mitglieder und ist damit einer der mitgliedstärksten Vereine in Deutschland. Auch sportlich kann sich der Verein sehen lassen, so ist die erfolgreichste Drachenfliegerin der Welt, Corinna Schwiengershausen, seit vielen Jahren Mitglied des Vereins. Auch viele erfolgreiche Streckenflieger wie Armin Harich, Lukas Etz und Schorsch Schuhmacher sind schon lange im Verein aktiv.

Am 12.09.2015 zeigte sich der Verein jedoch weniger sportlich und mehr von seiner geselligen Seite. In kleiner Runde trafen sich ca. 50 Fliegerinnen, Flieger, Freunde und Gönner des 1. ODC und ließen es sich bei Kaffee und Kuchen sowie Grillspezialitäten und Salatbuffet gut gehen. Thomas Langer unterhielt die Gäste musikalisch. Nach der Festrede des 1. Vorsitzenden Ralf Ochs gab es ein kleines historisches Highlight von Ludwig Kupec. Er hat Bilder und alte Filme zusammengetragen über die Anfänge des Vereins und der Drachenfliegerei in den Fluggebieten des 1. ODC.

Isabel Sauvonnet
www.ersterodc.de

Anzeige

FlyTeneriffa.de

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa

ganzjährig - individuell - kompetent

B-Scheinflüge
Funkbetreuung
Soaringflüge
Groundhandling
betreutes Fliegen
Thermikflüge
Streckenfliegen
Videoanalysen

Sörtek

SPEZIELLE ANGEBOTE FÜR GRUPPEN
 B & B, HALBPENSION
 PARATAXI
 www.penzion-sterk.si
 Most na Soci 55, 5216 Most na Soci, Slowenien, Tel.: +386 5 388 70 65



Blick auf die Feier

Drachen und Gleitschirmflieger Bad Laasphe

25 jähriges Jubiläum



Jürgen Hansmeier und Thomas Bauer erzählen die Vereinsgeschichte.

In kleiner beschaulicher Runde feierten die Drachen- und Gleitschirmflieger ihr 25 jähriges Bestehen beim diesjährigen Würstchenbraten an der Schutzhütte in Niederlaasphe. Der erste Vorsitzende Edzard Wernicke begrüßte die Gäste und ließ in seiner Rede das bewegte vergangene Jahr passieren und zeichnete einen hoffnungsvollen Ausblick auf die kommenden Jahre des Vereins auf.

Eingeladen waren auch die Gründungsmitglieder, die sich um den Verein sehr verdient gemacht haben. Leider konnten nicht alle Mitglieder der ersten Stunde an diesem Jubiläumsabend teilnehmen. Den anwesenden Gründungsmitgliedern wurde eine Ehrenurkunde überreicht.

Jürgen Hansmeier, einer der Gründungsmitglieder, ließ zusammen mit Thomas Bauer, dem ausgeschiedenen 1. Vorsitzenden, die Entstehungsgeschichte des Vereins mit all den Höhen und Tiefen noch einmal lebendig werden. Ein Dank geht an die Ortsvorsteherin Waltraud Schäfer, die den Verein immer wieder unterstützt. Ein großes Dankeschön gilt aber auch all Denjenigen, die den Verein und damit das Gleitschirmfliegen in unserer Region unterstützen. Hier sei besonders Hermann Achenbach genannt, der ausgeschiedene 2. Vorsitzende, der den Verein mit viel Engagement und Herzblut unterstützt und voran gebracht hat.

Peter Debus
www.entenberg.eu

Nova Testzentrum

Tandemflüge
Aus- u. Weiterbildung
Reisen - Handel - Verleih

Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf
 mobil: +43 676 847617100

FLUGSCHULE
WESTENDORF



Von links: Landrat LK FD Woide, Andreas Schubert, Eva-Maria Schubert, Boris Kiauka, Harald Jörges (Leiter Flugplatz Wasserkuppe), Martin Guter-muth (Gersfeld-Wasserkuppe), Manfred Helfrich (BM Poppenhausen-Was-serkuppe), Sophia Axmann (Sekretariat), Uli Kroll (Pionier, DHV und Papillongründer), Klaus Staubach (Pionier)

Papillon Paragliding

40 Jahre Jubiläum

Papillon hatte Grund zum Jubeln. Bereits 1975 hoben die ersten Hän-gegleiter unter der Leitung von Uli Kroll und Horst Barthelmes auf der Wasserkuppe ab. 40 Jahre später sind die ehemaligen Flugschulen der beiden Pioniere unter dem Dach der Papillon GmbH und Co KG zu-sammengefasst, die zwischenzeitlich in mehreren Standorten Schulun-gen und Flugreisen für Anfänger und Fortgeschrittene anbietet. „Ein wichtiger Tourismusanbieter der Region“ lobte der Landrat des Land-kreises Fulda das Angebot der Papillons. 50 der insgesamt rund 90 Mit-arbeiter sind direkt auf der Wasserkuppe im Shop, dem luftfahrttechnischen Betrieb, der Flugschule, der Verwaltung oder den beiden Hotels Peterchens Mondfahrt und Deutscher Flieger beschäftigt. „Der Zuzug neuer Fachkräfte mit deren Familien ist ein spürbarer Fak-tor im Kampf gegen den demografischen Wandel“ würdigte der Bür-germeister Manfred Helfrich aus der Anrainergemeinde Poppenhausen, der den ersten Eintrag der internationalen Drachenflugschule Papillon aus dem Jahre 1976 datierte. „Vom Bild der Wasserkuppe nicht mehr wegzudenken“ äußerte sich auch Magistratsmitglied Martin Guter-muth aus Gersfeld. Flugschulleiter Harald Jörges fasste für die Gesell-schaft zur Förderung des Segelfluges zusammen, dass „die Tradition und Leidenschaft zum Fliegen“ Drachen, Segel- und Gleitschirmpiloten auf der Wasserkuppe miteinander verbinde und lobte die gute Ge-meinschaft auf dem Berg der Flieger. Die beiden Gesellschafter und Ge-schäftsführer Andreas Schubert und Boris Kiauka hielten wegen der vielen internationalen Gäste des Worldcups ihre Reden gleich zwei-sprachig und dankten insbesondere ihren Mitarbeiterinnen und Mit-arbeitern und den Vertretern des Segelfluges für die gute Entwicklung der vergangenen Jahre. Das bislang größte Projekt in der Geschichte der Rhöner- Schmetterlinge soll 2016 mit einem Hütten- und Flieger-dorf auf der Wasserkuppe umgesetzt werden.

Andreas Schubert
www.papillon.aero



Deltaclub Bavaria Ruhpolding

40 Jahre jung!

Gleich doppelten Grund zur Freude gibt es für den Deltaclub Bavaria Ruhpolding. Der Verein besteht bereits seit vier Jahrzehnten. Das wurde mit einem Fest am Landeplatz in Ruhpolding gefeiert. Und auch sportlich läuft es rund. In der Vereinswertung zur Deutschen Meis-terschaft im Drachenfliegen belegen die Piloten Markus Ebenfeld, Gerd Dönhuber und Tom Becher aktuell Platz Eins.

Mit aktuell 3.675 Punkten hat das DCBR-Team fast 1.000 Punkte Vor-sprung vor dem Zweitplatzierten. Vorstand Dieter Kamml ging bei seiner Ansprache auf die Anfänge des Flugsports in Ruhpolding ein. Neben den Genussfliegern hat der Verein auch einige Drachenpiloten, die mit ihren Wettkampf-Erfolgen den Club bekannt machen. Aus-drücklich bedankte sich Kamml bei den vielen Vereinhelfern und bei den Anwohnern, die auch mitfeierten. Die Einnahmen sollten einem gutem Zweck zu Gute kommen. Die Wahl des Spendenempfängers fiel passenderweise auf das Nepal-Spendenprojekt der Flugschule Lufti-kus in Ruhpolding. Der Erlös in Höhe von 2.000 Euro gelangt auf di-rektem Wege nach Nepal und unterstützt dauerhaft ein Schulprojekt sowie Betroffene der Erdbebenkatastrophe. Auf dem Übergabefoto von links Horst Küpper, Gigrl Weinzierl, Robert Schroll (alle DCB Ruhpol-ding) und Eugen Köninger (Flugschule Luftikus).

Pele Faßbender
www.dcb-ruhpolding.de

Anzeige

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



FLUGSCHULE
CHIEMSEE
Das kriegst Du nicht überall.

Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
info@flugschule-chiemsee.de
www.flugschule-chiemsee.de
Tel: 08052-9494

**P.S. Wir nehmen auch
Schirme in Zahlung!**

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg

Schleppkurs im goldenen Oktober

Eine unfallfreie, erfolgreiche und sehr aktive Flugsaison haben die Gleitschirmflieger des Albatros Gleitsegelclubs Aschaffenburg mit einem Schleppkurs an einem sonnigen Oktoberwochenende abgeschlossen. Die Aktivitäten des Gleitsegelclubs im Jubiläumsjahr haben bei vielen Piloten im Rhein-Main-Gebiet das Interesse für das Gleitschirmfliegen an der Winde geweckt. Viele interessierte Piloten hatten nach weiteren Schulungs-

maßnahmen gefragt, sodass der Vorstand entschied, einen weiteren Schleppkurs auf dem Nilkheimer Fluggelände durchzuführen. Zehn Piloten wurden von Freitag bis Sonntag durch den Fluglehrer Michael Grau in die Besonderheit des Windenstarts eingewiesen. Nach erfolgreicher theoretischer und praktischer Prüfung nahmen sie ihre Bestätigung über die abgeschlossene Schulungsmaß-

nahme in Empfang. Die Teilnehmer bedankten sich herzlich bei den Windenfahrern, Seilrückholern und Organisatoren für die hervorragende Abwicklung des Schleppkurses. Der Vorstand des Albatros Gleitsegelclubs Aschaffenburg freut sich besonders darüber, dass viele der Kursteilnehmer dem Verein beitreten. Somit zieht der Vorstand in dem 25. Jahr der Vereinsgeschichte eine positive Bilanz und dankt allen Mitgliedern, welche die zahlreichen Vereinsveranstaltungen aktiv unterstützt haben.

Edgar Kaufhold
www.albatros-gsc.de



Hochfellnflieger Bergen

Clubmeisterschaft 2015

Das Clubmeisterschaftswetter riss, wie üblich, am Morgen keinen vom Hocker. Umso erstaunlicher war, dass sich etwa 30 Piloten zum Briefing am Hochfellngipfel eingefunden hatten. Unser Sportwart Didi Siglbauer erklärte die Regeln des Bojenfluges und gab den Start nach eigenem Ermessen frei. Umlaufende Winde ließen aber keine Hektik aufkommen. Wir nutzten die Zwangspause sehr sinnvoll. Seitdem zieren zwei neue Windsäcke den Hochfellngipfel.

Es zeichnete sich aber immer deutlicher die Startrichtung Ost ab. High Noon! Torsten Hahne zog als erster! Ab zur Jungfrau, hoch und weg... Was dann folgte, bedarf keiner Erklärung. Die Jungfrau war der Schlüssel. Leider machte sie es den Piloten, wie eben bei Jungfrauen zu vermuten, nicht so einfach. Dicke Wolken hingen über dem Felln und spendeten der Jungfrau schönen Schatten. Einige dachten: „s geht scho“, wenn die Sonne kurz an der Jungfrau zu sehen war. Da muss ich mich heuer selber derblecken. Ich gehörte auch dazu. Der Ritt auf der Jungfrau in Richtung Ruhpolding hat sich auch nicht als Glücksgriff erwiesen. Denn je weiter der Sonnenfleck weg ist, umso weiter auch die Thermik.

Dass man auch erfolgreich auf der Jungfrau in Richtung Ruhpolding reiten kann, hat der Präsi Helmut bewiesen. Man braucht eben nur etwas mehr Geduld. So wie früher im wilden Westen gewinnt meist der, der zuerst zieht. Torsten Hahne hat zuerst gezogen. Zweiter wurde der Didi Siglbauer vor Wolfgang Stöger.

In der Huaba-Hittn bei der Meisterfeier wurde das Dampfbodenbier verkostet. Gestiftet hat die heuer erflogenen 55 Liter der Bernhard Beaury für den weitesten Flug vom Dampfboden aus. Siegerpilot des Dampfbodencup war heuer Roland Eckstein, der für jeden Kilometer eine Maß Bier erflog.

Sepp Weidmann
www.fellnflieger.de

Anzeige

SKYTRAXX

High Performance VARIO 2.0



Das neue SKYTRAXX 2.0 ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten SKYTRAXX. Es bietet viele neue Funktionen wie Kartenanzeige mit allen Startplätzen Weltweit, grafische Luftraumüberwachung, Trackspur und vieles mehr.

Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542
www.flugvario.de info@flugvario.de

© 2007 SKYTRAXX

Leserbrief

Hallo DHV,

es ist an der Zeit, mal zu bemerken, mit welcher Kontinuität, Engagement und qualitativer Beständigkeit ein Mann wie Karl Slezak sein Programm beim DHV durchzieht – respektive bis heute, es so weit gebracht hat.

Ich bin Schirmflieger seit 20 Jahren und da war Karl schon ein Begriff in der Szene.

Wer so etwas fertig bringt, der steht mit seiner ganzen Ideologie und Begeisterung hinter seinem Tun. Solche Menschen braucht die Gesellschaft. Es ist mehr als ein bisschen Schirmtesten und ich möchte hiermit die Wertarbeit der anderen DHV-ler nicht im geringsten schmälern.

Wenn die heutigen Politiker nur die Hälfte der Zeit, so wie Karl, an ihren Ansprüchen an sich selbst, Maß nehmen, so würde ihr Bild nicht halb so negativ ausfallen.

*Ein Lob an euch alle
Jürgen Cingia*

Leserbrief

Windyty nur per Browser

Im DHV-Info 196 wurde unter dem Titel „Get App and fly away“ die App Windyty für Android-Smartphones vorgestellt. Leider hat der Entwickler die entsprechende App aus dem Google Playstore entfernt. Der genannte Link funktioniert deshalb nicht mehr. Allerdings kann die Seite www.Windyty.com auch im Internet über jeden Smartphone-Browser direkt aufgerufen werden und bietet dann die gleiche Funktionalität wie die App. Ein Tipp: Bei der Ansicht der Ortsvorhersagen das Smartphone nicht hochkant, sondern quer halten. In dieser Ansicht steht neben dem Meteogramm von Meteoblue auch jeweils ein sogenanntes Airgram zur Auswahl bereit. Im Airgram sind sowohl die Temperaturschichtung der Luft als auch die Höhenwinde dargestellt. Eine sehr gute Hilfe bei den Flugwetterprognosen.

Lucian Haas

Redaktionsschluss

März Info 198 - 2. Jan. 2016

Mai Info 199 - 2. März. 2016

Anzeige

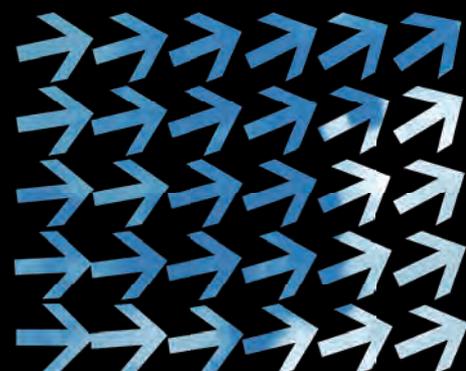


**THERMIK
2016**

**27-02-16
Messehalle Sindelfingen**

**Gleitschirm
Drachen Kite**

www.thermik-messe.de



Leserbrief zu Info 195, S. 48

Steilspirale, oder wieviel G-Force braucht es wirklich

Grundsätzlich teile ich die Meinung, dass man zunächst die Aufwinde verlassen und dann in Abwindbereichen absteigen sollte, wenn man Höhe verlieren will. Nicht ganz einverstanden bin ich aber mit der Aussage, dass das Fliegen von Steilspiralen in Aufwinden „Unsinn“ sei, denn es gibt Situationen, in denen es durchaus sinnvoll sein kann: So kommt es doch öfters vor, dass man z.B. die Steigwerte unter einer Wolke unterschätzt und plötzlich Gefahr läuft eingesaugt zu werden.

Natürlich kann man nun sagen, „na, dann hast Du halt einen Fehler gemacht, und dich zu nah ran gewagt“ oder ähnliches, und ich stimme zu, dass man solche Situationen stets zu vermeiden versuchen sollte ... aber es passiert eben doch. In einer solchen Situation bin ich lieber in der Lage, durch eine kontrollierte Steilspirale (die ich dann natürlich im Aufwindbereich fliegen muss) ein paar hundert Meter Höhe abzubauen, um dann UNTER DER WOLKE wegzufiegen, als mich dem Steigen auszuliefern und dann IN DER WOLKE orientierungslos umherzufliegen, bis ich hoffentlich irgendwann den Rand erreiche.

Vor diesem Hintergrund bin ich der Meinung, dass es ausgesprochen sinnvoll ist, im Rahmen von Sicherheitstrainings und ggf. auch G-Force-Trainings den sicheren Umgang mit der Steilspirale zu erlernen. Um tatsächlich gegen starke Aufwinde von 5 m/s oder mehr effektiv ankommen zu können, sollte die Sinkgeschwindigkeit der Spirale aus meiner Sicht mindestens 10 m/s betragen. Und man sollte sie ruhig auch vor einer tatsächlichen Notsituation ein paar mal in Aufwinden üben, denn das fühlt sich nochmal ganz anders und ruppiger an als in ruhiger Luft über einem See.

In jedem Fall habe ich eine kontrollierte Steilspirale auch in Aufwinden lieber in meiner Trickkiste drin als mich nur auf das „mehrphasige Schnellabstiegsverfahren“ zu verlassen.

Tim-Patrick Meyer



DHV-Schleppbüro

Schlepp-Pionier Helmut Großklaus verstorben

Ende November 2015 verstarb Helmut Großklaus in Folge seiner schweren Erkrankung. Mit ihm verliert die Schleppszene einen hochgeschätzten Fliegerfreund, der den Windenschlepp mit Drachen in Deutschland durch seine Konstruktion einer Zugkraft geregelten Motorschleppwinde überhaupt erst ermöglicht hat. So baute er 1980 die erste Schleppwinde, die in der Lage war, unter böigen und thermischen Windverhältnissen eine konstante Zugkraft einzuhalten und die bei Starkwind auch Seil ausgeben konnte. Diese Grundidee der Zugkraftregelung bestimmt auch heute noch den Windenbau. Durch seine konsequente Entwicklung legte er den Grundstein für den Windenschlepp und ermöglichte so den Flachlandfliegern das Fliegen mit ihren Drachen und später auch mit den Gleitschirmen ohne Berge. Inzwischen fliegen ca. 20.000 Piloten an Schleppwinden, die teilweise auch heute noch das Regelsystem von Helmut Großklaus nutzen.



Seine erste serienmäßig gebaute Schleppwinde, die HGW-2, erhielt die Gütesiegel-Nummer DHV-05-0001-82 und wurde damals noch mit Stahlseil ausgeliefert, das er speziell im drallarmen Wechselschlag bei einer Hamburger Seilerei anfertigen ließ. Auch heute verrichten noch einige dieser über 30 Jahre alten, teils liebevoll gepflegten Schleppwinden mit ihren luftgekühlten VW-Motoren ihre Arbeit in Schleppvereinen und kleinen Schleppgemeinschaften. Helmut erprobte auch den HG-Stufenschlepp und baute seine Winden auf Wunsch dafür um. Er wusste immer, worauf es ankam und wie es funktionieren musste. Helmut war nicht nur ein Pionier im Drachenwindenschlepp. Er hat auch mit seinen Erfahrungen im UL-Schlepp mit Trikes die Sicherheit unseres Luftsports verbessert. Eines seiner letzten Projekte war die Silent Family, eine aerodynamisch optimierte Trikegondel mit Einziehfahrwerk und Klapppropeller für Starrflügel. Ihn interessierte einfach alles was mit Fliegen zu tun hat. Er war ein Multitalent.

Bis 1991 war er als Fachbeirat Schlepp für den DHV tätig und hat mit seiner hilfsbereiten und kompetenten Art viele Freunde gewonnen, auch mich.

Horst Barthelmes

Anzeige

Harzer Gleitschirmschule & Shop



Schulung seit 1987
Berg - Winde - Tandem - Reisen



Fliegen ist geil!



Windprofil seit 1990

www.paracenter.com

+49 (0) 5321 43737







ANZEIGEN HOTLINE

Gerhard Peter
+49-173-2866494
anzeigen@dhv.de



**GRÖSSE XL BIS 150 KG
STARTGEWICHT MIT
TANDEMZULASSUNG**

* Größe SM



Benjamin Becker knackt als weltweit erster Pilot die 200 km Marke mit einem LTF-A-Klasse Schirm. Becker flog das Dreieck mit dem neuen Emotion 3, der bei der DHV Safety Class mit dem derzeit höchsten Sicherheitslevel „DHV Safety Class 2“ notiert wurde.

U-TURN FINANCIAL SERVICES

0% Finanzierung Schnell, einfach und unkompliziert von 150,- € bis zu einer Summe von 10.000,- €. mit 0% effektivem Jahreszins (gem. PAngV) und Laufzeiten zwischen 12 und 72 Monaten.

Beispiel: EMOTION 3 (Größe XS-L) für monatlich nur 124,92 € bei 0% effektivem Jahreszins und 24 Monaten Laufzeit.

»ICH MUSS NIEMANDEM ETWAS BEWEISEN.«

FLIEGEN IST FÜR MICH SPASS UND DER STEIGT DEUTLICH WENN DER RISIKOFAKTOR SINKT.

Früher flog ich mit Gleitschirmen höherer Klassen im Glauben damit mehr Leistung abrufen zu können. Heute schätze ich das stressfreie Gefühl bei tieferen Klassen und bleibe bei turbulenten Situationen teilweise sogar im Beschleuniger stehen. Wie sich bei meinem Rekordflug gezeigt hat, lassen sich lange Streckenflüge selbst mit A-Klasse Schirmen realisieren. Der EMOTION 3 von U-Turn ist aber zugegebenermaßen ein Quantensprung in der Entwicklung sicherer Gleitschirme. Ausgestattet ist das Startwunder mit viel Gleitleistung, einem super Handling und mit dem derzeit höchsten Sicherheitslevel DHV Safety Class 2.

Bei einem solchen Schirm bleibt der Funfaktor trotz enorm hoher Sicherheitsreserven nicht auf der Strecke. Der EMOTION 3 ist sehr stabil, zeigt Thermik gut an und lässt sich selbst von größeren Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen.

Ich kann nur jedem empfehlen den EMOTION 3 selbst einmal zu testen.

Weitere Informationen unter:

www.u-turn.de



TESTFLÜGE DES DHV

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar. Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Benotung der einzelnen Manöver. Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen, insbesondere bei Verwendung von Liegegurtzeugen kann es zu verändertem Extremflugverhalten kommen. Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

Die Klasse soll Piloten eine Orientierungshilfe geben, ob ein Gleitsegel für ihr Pilotenkönnen geeignet ist.

Aus Platzgründen drucken wir nur den Testbericht der gängigsten Größe des jeweiligen Geräts. Im Internet findet ihr auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle die weiteren zugelassenen Größen.



Reiner Brunn
Prüfer für GS, GS-Gurte
und GS-Rettungs-
systeme



Harry Buntz
Prüfer für GS,
GS-Gurte



Bernhard Stocker
Prüfer für GS



Sebastian Mackrodt
Prüfer für GS



Christof Kratzner
Prüfer für HG, HG-Gurte
und HG-Rettungs-
systeme

DHV-EMPFEHLUNGEN ZU DEN LTF-KLASSEN

LTF-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen und bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
A	Für Piloten aller Könnensstufen, vom Einsteiger bis zum Streckenflieger, die besonderen Wert auf höchstmögliche passive Gerätesicherheit legen. Für Piloten mit einer Flugerfahrung von weniger als ca. 15-20 Flugstunden pro Jahr werden ausschließlich Gleitschirme der Klassifizierung A empfohlen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse setzt die Beherrschung der grundlegenden, in der A-Lizenz-Flugausbildung vermittelten, Flugtechniken voraus. Für sicheres Durchführen von Thermikflügen ist die Beherrschung der grundlegenden Techniken des aktiven Fliegens erforderlich.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine überdurchschnittlichen Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die Grundkenntnisse des Pilotenverhaltens zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen müssen jedoch vorhanden sein. Das sichere Beherrschen von anspruchsvollen Flugmanövern, wie z.B. Steilschlangen, B-Stall, setzt entsprechende praktische Kenntnisse voraus. Sind diese nicht vorhanden, wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Grundsätzlich geeignet
B	Für Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, bei mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr, verfügen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühligere Steuertechnik, sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert ausreichende praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Grundsätzlich nicht geeignet
C	Für leistungsorientierte Streckenflieger, die über eine regelmäßige mehrjährige Flugpraxis von mindestens ca. 50 Flugstunden pro Jahr und über fundierte flugtechnische Kenntnisse verfügen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse (kurze Steuerwege, hohe Dynamik, geringe Dämpfung um alle Achsen) verlangt ein intensives Training der Steuertechniken und des aktiven Fliegens sowie fundierte flugtechnische Kenntnisse, um Störungen im Ansatz zu erkennen und zu verhindern.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt sehr hohe Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert große praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Grundsätzlich nicht geeignet
D	Für Leistungspiloten mit umfassender Flugerfahrung von mindestens ca. 75-100 Flugstunden pro Jahr, die Höchstleistungen, z.B. beim Streckenflug, realisieren wollen.	Das auf Höchstleistung optimierte Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klassen verlangt umfassende langjährige Flugpraxis und weit überdurchschnittliche flugtechnische Kenntnisse.	Die Anforderungen, die das Geräteverhalten nach Störungen stellt, verlangen ein Höchstmaß an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Extremflugverhaltens nach Störungen und von anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, muss durch ständiges Training auf höchstem Niveau sein. Auch geringe Pilotenfehler müssen bei den Reaktionen auf Kapfenstörungen und in Extremflugzuständen ausgeschlossen werden können.	Grundsätzlich nicht geeignet

DHV TESTBERICHT HÄNGEGLEITER - LITESPEED RX TECHNORA-3.5 - DHV 01-0480-15

Hersteller Moyes Delta Gliders Pty Ltd
 Inhaber der deutschen Musterprüfung Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG
 Klassifizierung 3
 Startgewicht 110 Kg - 140 Kg
 Sitzzahl 1
 Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
 Windschlepp Ja
 UL-Schlepp Ja



TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen VG
 Art des Steuerbügels profiliert
 Steuerbügelbasis Speedbar
 Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschlänge pro Seite

BODENHANDLING UND START VG 30% 2

Statische Lastigkeit leicht hecklastig
 Aerodynamische Lastigkeit neutral
 Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich

GERADEAUSFLUG VG 0% VG 100% 3

V min (km/h)	31	30
V max (km/h)	75	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	hoch	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	-	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 3

Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 3

Geradausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen über den Innenflügel	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen über den Innenflügel	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG VG 30% 2-3

Ausschwebestrecke	lang
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Anzeige



NEUE AUSBLICKE
GESUCHT?

2016



WIR SUCHEN...

DICH!

Das Flugzentrum Bayerwald

ist eines der größten Ballon- und
 Gleitschirmzentren in Deutschland.

Zur Unterstützung unseres Ausbildungs-
 Teams in Ost- und Nordbayern suchen
 wir engagierte Mitarbeiter (m/w), die mit
 uns abheben möchten.

- Fluglehrer
- Fluglehrerassistenten
- Piloten die eine Lizenz zum Fluglehrer
erwerben möchten
- Fahrzeugführer für unsere Transportbusse
(FS Kl. 3 oder BE und Fahrerfahrung mit Anhänger)
- Leiter Luftfahrttechnischer Betrieb
- Praktikanten

In Voll- und/oder Teilzeit sowie auf 400 €
 Basis. Deine Bewerbung richtest Du bitte
 digital als PDF oder Word an:
info@flugzentrum-bayerwald.de

Flugzentrum Bayerwald
 GmbH & Co. KG

Schwarzer Helm 71
 93086 Wörth an der Donau

Tel.: +49 (0) 94 82 / 95 95 25
 Fax.: +49 (0) 94 82 / 95 95 27



Internet: www.flugzentrum-bayerwald.de

Vertraue den Gleitschirmprofis

DHV zertifiziert seit 2007

Checks & Reparaturen aller Marken!

Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter

www.kontest.eu ☎ 05321-7569006



für jeden Check gibt es
 ein kostenloses T-Shirt

Klassifizierung A

Hersteller ADVANCE Thun AG
 Inhaber der Musterprüfung ADVANCE Thun AG
 Musterprüfdatum 29.10.2015
 Angewandte Prüfrichtlinien LTF NF II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006

Betriebsgrenzen

Startgewicht 85 - 125 Kg
 Sitzzahl 1
 Windschlepp Ja
 Nachprüfintervall 24 Mo
 Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja
 Trimmer Nein
 Projizierte Fläche 24.4 m²
 Gewicht (ohne Packsack) 5.1 Kg
 Material Obersegel NCV 9017 E25A / Skytex 38
 Material Untersegel NCV 70032 E3W / Skytex 32
 Leinenmaterialien Stammlinien: Edelrid A-6843-340, Edelrid A-6843-240, Edelrid A-6843-200, Edelrid A-6843-160, Edelrid 6843-120, Edelrid A-6843-160
 Stockwerk 1: Edelrid A-6843-160, Edelrid 6843-120, Liros DSL 70, Stockwerk 2: Liros DSL 70, Liros DSL 70



Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (125kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 60 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben weniger als 30°	Vorschieben weniger als 30°
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	A	A
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Bis 12 m/s	12 m/s bis 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt

Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 0° bis 15°	Vorschieb- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 0° bis 15°	Vorschieb- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben		

Klassifizierung B

Hersteller MAC Para Technology
 Inhaber der Musterprüfung MAC Para Technology
 Musterprüfdatum 10.11.2015
 Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005,
 LTF NFL II-91/09 und NIL 2-60-14 , EN 926-1:2006, EN 926-2:2014



Betriebsgrenzen

Startgewicht 85 - 110 Kg
 Sitzzahl 1
 Windschlepp Ja
 Nachprüfintervall 24 Mo

Merkmale

Beschleuniger Ja
 Trimmer Nein
 Projizierte Fläche 25.14 m²
 Gewicht (ohne Packsack) 5 Kg
 Material Obersegel NCV SKYTEX 38 E25A
 Material Untersegel NCV SKYTEX 38 E25A
 Leinenmaterialien Stammlinien: Edelrid 7343-340, Edelrid 7343-230, Edelrid 7343-230, Edelrid 7343-190
 Stockwerk 1: Edelrid A-6843-080, Edelrid A-6843-080, Edelrid 6843-060
 Stockwerk 2: Edelrid A-6843-080, Edelrid A-6843-080, Edelrid 6843-060

Verhalten bei	min. Startgewicht (85kg)	max. Startgewicht (110kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmungsgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 60 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben weniger als 30°	Vorschieben weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	A	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Bis 12 m/s	Mehr als 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt
Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Einseitiger Klapper 70-75%	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	B
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlingen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein

Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben sind
 Kein zusätzliches Manöver und keine zusätzliche Konfiguration in der Betriebsanleitung beschrieben



Trotz schlechter Wettervorhersage:
Hoffen auf bessere Startbedingungen

Am 5. September war es wieder soweit: Zum zweiten Mal in Folge traf sich die DHV-Jugend im spanischen Piedrahita zum XC-Event des Jahres. Ausgestattet mit SPOT Livetrackern (Danke an den DHV), viel Motivation, unserem Fahrer Simon und einem geräumigen Mietwagen starteten wir vom Hauptstadtflughafen in Madrid ins kastilische Hochland. User Ziel: Das wunderschöne Ferienhäuschen La Cigüeña, welches wir schon im vorigen Jahr bewohnen durften.

Der erste Flugtag begann um 9 Uhr mit der Fahrt zum Südstartplatz La Lastra. Die Wettervorhersage machte uns Hoffnung auf einen netten Flugtag, doch bereits während der Auffahrt schoben sich hohe Wolken vor die Sonne und schatteten großflächig das Gelände ab. Nach 2 Stunden Warten spielten Chris, Max und Sebastian unsere Dummies, wobei ein kräftiger Ostwind das Starten durchaus interessant machte. Leider standen die Drei schon 15 Minuten später am Landeplatz, die Thermik war einfach zu schwach.

Ganz anders sah es einen Tag später aus. Nach einem ausgiebigen Frühstück in der Morgensonne fuhren wir gut gestärkt und voll motiviert zum luxuriösen Startplatz Peña Negra. Gemütlich wurde alles vorbereitet und bei



▲ Gemütlicher Abendflug
im laminaren Aufwind.



▼ Startplatz Peña Negra
oberhalb von Piedrahita.

XC-Camp Piedrahita

Auf Kilometerjagd im kastilischen Hochland.

Text Christoph Bessei | Fotos Christoph Bessei und Tim Rothe

dhv-jugend.de



independence

● paragliding

Paragliding equipment since 1990



GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero



Soaren bis zum
Sonnenuntergang.



Gelungener Tagesabschluss:
Gemeinsames Abendessen im
Ferienhaus „La Cigüeña“.

perfekten Startbedingungen ging es in die Luft. Max, Martin und Tim schafften es erfolgreich, in Richtung Westen wegzufiegen, während der Rest von uns sich bald wieder in der Obhut von Simon befand. Dies ermöglichte einen zweiten Versuch,

den die Piedrahita-Neulinge Sebastian und Eric genial nutzten. Während die Gruppe um Max schon am Boden stand, legten die beiden richtig los. Trotz tiefer Basis flogen sie ebenfalls nach Westen ab, mogelten sich erfolgreich über den Pass ins Kirschbaumtal und dann weiter ins Flachland. 118,8 km standen am Abend auf dem GPS und ein riesiges Grinsen auf dem Gesicht – was will man mehr!

Der beste Tag der Woche stand uns aber noch bevor. Leichter Nordwind, gute Thermik und ein früher Start um 12 Uhr stimmten uns optimistisch für einen weiten Flug. Langsam hangelten wir uns entlang der Standardroute nach Nordosten und überquerten, wenn auch mit einiger Mühe, den berühmten Pass. Leider wurde der Nordwind immer stärker und in Avila angekommen, war kein Weiterflug nach Nordosten möglich. Während Eric den direkten Heimweg antrat und nach anstrengenden 6 Flugstunden und 109 km überglücklich am Landeplatz in Piedrahita einschwebte, versuchte Chris eine Route über die Berge im Süden. Dort stieg die Basis auf 3.800 m (2.800 m über Grund) an und es bot sich ein wunderschöner Ausblick über den Stausee bei El Tiemblo, das Fluggebiet Pedro Bernando und in der Ferne den Startplatz Peña Negra. Nach 120 km endete der Flug bei Hoyocasero, einem verschlafenen Örtchen ca. 25 km von Piedrahita entfernt.

Fliegerisch konnten die folgenden Tage leider keine Steigerung mehr bieten, aber einen tollen Abschluss gab es für die Woche trotzdem. An unserem letzten Abend fand in Piedrahita ein großes Fest mit Livemusik, leckerem Essen und sehr viel guter Laune statt. Bis in die frühen Morgenstunden wurde getanzt, getrunken und gefeiert. ▽



Neu!

PANORAMA von Urs Löttscher

Impressionen und Informationen zu einer repräsentativen Auswahl an Flugregionen in Europa. PANORAMA - ein Buch zum Betrachten und Träumen, zum Lesen und sich Davontragen lassen in ein anderes Element.
Preis 59,90 € + 5,50 Versand



Rettungsschnur mit Signalpfeife

Die free*spee Rettungsschnur mit ultra-lauter Signalpfeife. Statt Bleigewicht hängt am Ende der Schnur eine sehr laute und weit hörbare Signalpfeife. So kann man die Bergungsmannschaft über eine große Entfernung auf sich aufmerksam machen.
Preis 12,90 €

NEU - Herren T-Shirts 2015

Farbe grau und grün, GS und HG mit 3-farbigem Druck, 100 % Baumwolle
Preis 19,00 €

NEU - Damen T-Shirt 2015

Farbe grün, GS und HG mit 3-farbigem Druck, 100 % Baumwolle,
Preis 19,00 €



Relief Karten Alpen, Österreich

klein gerahmt, 1:2.4 Mio, Preis: 34,95 €
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €,
groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €
Österreich:
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €,
groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €



DHVA-Windsack

Ripstoppewebe in der Größe 32 x 115 cm,
Preis 19,50 €
+ 5,00 € Versand

Zu bestellen über Tel. 08022-9675-0 • Fax 08022-9675-99
E-Mail: shop@dhva.de • www.dhva.de
Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Portokosten

BÜCHER + DVDs



Wolken, Wind und Thermik von Charlie Jöst.
Dauer 53 Min.
Preis 19,50 €



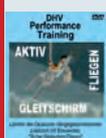
Die schönsten Fluggebiete der mittleren und östlichen Alpen
3 DVDs mit Hardcoverbuch mit 84 Seiten, viele Gutscheine im Buch enthalten/mit 3 DVDs,
Preis 44,95 €



DHV-XC 2010
Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray.
DVD-Preis 15,50 €
Bluray-Preis 20,50 €



Ganz einfach Fliegen
Die Geschichte der Drachenflieger und Gleitschirme
Preis € 39,90



Aktiv Gleitschirmfliegen von Charlie Jöst mit Bonusvideo.
Filmdauer 42 Minuten.
Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 19,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen von Ralf Heuber mit Bonusvideo.
Filmdauer 15 Min.
Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 15,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm von Charlie Jöst mit Bonusvideo. Dauer 35 Min. Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 15,50 €



Der Streckenflug Film
Der Streckenflugfilm mit Flugpraxis-Tipps Atemberaubende Streckenflüge. Infos zu Flugdokumentation, Wetterberatung und Flugplanung. Dauer 4 Std. 35 Min. Preis DVD 29,90 Euro, BluRay 34,90 Euro



Das Thermikbuch - Weltbestseller 4. Auflage. Sonderkapitel vom Weltmeister Bruce Goldsmith. Viele Tipps für Streckenflieger, über 700 Bilder und Zeichnungen, 320 Seiten. €39,95



Der Thermikfilm
Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Grundkenntnisse vorausgesetzt für Piloten ab der A-Lizenz.
Preis DVD 29,90 €
Blue Ray 34,90 €



Lehrplan - Windschlepp (Stand 7/11)
Preis 16,90 €
Lehrplan - UL-Schlepp HG
Preis 12,50 €



Lehrplan - Drachenfliegen
Grundlage für die Ausbildung.
(Ausgabe 2010)
Preis 29,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister.
Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
Mit CD-Rom. Preis 39,90 €



Gleitschirmfliegen Sicherheit und Unfallvermeidung von Klaus Irschik
Preis 14,95 €



Gleitschirmfliegen
Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
Mit beiliegender CD-Rom.
Preis 44,95 €



Streckenflugbuch für GS und HG
2. Auflage, Juni 2014, 624 Seiten, 1000 Bilder
Preis 49,90 €



Lehrplan - Passagierfliegen
Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Neuaufgabe 2012)
Preis 19,90 €

KARTEN



Fluggebiete der Alpen
Auf drei Karten Ost/Mitte/West im Maßstab 1:400.000 die schönsten Fluggebiete der Alpen. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.
Preis pro Karte: 12,80 € (Sonderpreis für DHVA-Mitglieder)



Fluggebiete ALPEN
4-sprachige (DE, EN, F, I) Fluggebietskarte mit Infos zu über 1.100 Fluggeländen in den Alpen. Beiliegendes Booklet mit Daten zu über 2.500 Start- und Landeplätzen. Praktischer Fluggebietsführer und Straßenkarte der Alpen.
Preis pro Karte: 17,80 €

ZUBEHÖR

Erste Hilfe Päckchen

Maße: 20*14*5 cm
Preis 37,00 €, incl. SAM-Splint
19,00 €, ohne SAM-Splint

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung.
Preis 4,10 €

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht
Preis 4,10 €

Paragliding-Accuracy-Worldcup

Slowenien, Serbien und China vor Deutschland – Schubert verteidigt Deutschen Meistertitel

Bei hervorragenden Bedingungen traf sich zum 3. Mal die Weltelite des Gleitschirmsports Accuracy zum FAI Paragliding Worldcup 2015 auf der Wasserkuppe. 60 Piloten kämpften um zentimetergenaue Landungen auf einer elektronischen Scheibe auf dem Landeplatz.

Das mehrfache Weltmeisterteam aus Slowenien gewann mit deutlichem Punktevorsprung vor den Europameistern aus Serbien und dem Asienmeister aus China. Die Einzelwertung sicherte sich der Einzelweltmeister und Gesamtworldcupsieger 2011 Matjaž Feraric aus Slowenien. In 6 Flügen landete er mit seiner Fußspitze insgesamt nur 8 cm neben dem Punkt.

Bester Deutscher war wieder Andreas Schubert von der Wasserkuppe, der vor Streckenflieger Armin Harich aus Dreieich und Fluglehrer Remy Ochmann, ebenfalls Poppenhausen, mit der Deutschen Meisterschaft das kleine Finale im 6. Durchgang knapp für sich entschied. Die Medizinstudentin Almut Caspari (21) aus Würzburg wurde mit 6 tollen Landungen auf der gelben Scheibe Deutsche Meisterin. Das Deutsche Team verpasste in der Gesamtwertung den 3. Medaillenplatz bei 640 cm Gesamtabweichung mit nur 6 cm um Haarsbreite. Juroren und Wettbewerber äußerten sich begeistert zur fliegerischen Infrastruktur auf der Wasserkuppe, die weltweit ihresgleichen sucht. Die Wasserkuppe hat große Chancen, Austragungsort für die FAI Europameisterschaft 2018 zu werden. Infos: www.pgawc.org.



XCcup mit Rekordbeteiligung

601 Piloten aus 21 Vereinen und 28 Teams beendeten mit Rekordflügen und über 30.000 geflogenen Kilometern die XC-Saison 2015 mit einer gut besuchten Siegerfeier im Sängenheim in Zeltingen. In illustrierten Vorträgen von ihren Superflügen berichteten Oliver Ditschke 264 km, Armin Harich 244 km sowie Jürgen Bummer 256 km auf Atos. Altmeister Oliver Rössel gab in einem Kurzseminar neueste Erkenntnisse des Thermikfliegens preis. Die schönsten Fotos wurden mit wertvollen Preisen belohnt und die Sieger folgender Klassen erhielten Geld- und Sachpreise, gesponsert von Firmen der GS/HG Szene.

Sportklasse Armin Harich, Intermediate Klasse Armin Harich, Performance Klasse Reinhard May, Flex Wings Michael Demerath, Starrflügler Dirk Haeffnar, Damenwertung Conny Gawlik. Die Teamwertung gewannen wieder die Uffdreher, die Vereinswertung ging an die Moselfalken, Sonderwertung Joachim Krick. Den Preis des Innenministers RLP gewann Martin Laible. Der XC-CUP wächst jedes Jahr, angepasste Regeln an die verbesserten Geräte halten diesen Wettbewerb frisch und attraktiv. Infos: www.xccup.net

Anzeige

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - DHV homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: dhv@dhv.de

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99, **Mitgliederservice/Versicherung:** 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung: 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de

Sport: 08022/9675-50, Info-phon: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de

Technik: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de

Sicherheit 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller renate@miller-grafik.de 08022-857730

Anzeigen: Gerhard Peter anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:

Ausgabe 198 März - Termin 2. Januar 2016

Ausgabe 199 Mai - Termin 2. März 2016

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Regina Glas, Björn Klaassen, Lucian Haas, Sepp Schwitzer, Volker Schwanitz, Karl Slezak

Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, **Vereinsregister-Nummer:** AG München, Vereinsregister 9767, **Umsatzsteueridentifikationsnummer:** DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Druck: Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 35.800

Titel: Andreas Busslinger

parashop.at Top Service & Reparaturen

BEST 2 Jahres-Check PRICE

2-JahresCheck 119 Euro* * inkl. T-Shirt & Rücktransport

2-JahresCheck plus Retter (Rundkappe) packen 139 Euro (Steuerbare Rettung + 25 Euro)*

2-JahresCheck plus Retter (Rundkappe) packen plus Schnellpacksack 169 Euro*

Schirmvermessung 79 Euro*

2-JahresCheck Tandem 179 Euro*

2-JahresCheck Tandem plus Retter (Rundkappe) packen 199 Euro*

ACHTUNG deutsche Lieferadresse für Kunden aus Deutschland (siehe Check-Formular)

Der sichere Halt für DHV-Mitglieder: Berufsunfähigkeitsschutz für Drachen- und Gleitschirmpiloten



Wenn es mal wieder in die Lüfte geht, ist Ihre Sicherheit das oberste Gebot. Diesen Maßstab sollten Sie auch bei der finanziellen Absicherung für den Fall einer Berufsunfähigkeit anlegen. Entscheiden Sie sich deshalb für eine leistungsstarke Absicherung, die für den DHV entwickelt wurde und alle Besonderheiten für Drachen- und Gleitschirmpiloten berücksichtigt. Gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot.

Ihr Ansprechpartner:
Thomas Ingerl
Tel. 069 7567-395
Fax 069 7567-230
thomas.ingerl@hdi.de

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftsstelle oder www.dhv.de

Halter-Haftpflicht PLUS

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergkosten)



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 55,20 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 46,60 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergkosten)

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall
45,20 € ohne Selbstbeteiligung
Nur Gleitsegel: 33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung
je Schadensfall, 39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes).
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.



Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreifachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
52,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
75,00 €



Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,20 €



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- €
34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- €
42,- €



Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
167,20 €

Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
307,00 €

Deckung: weltweit

Europa

Deutschland

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos



Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.



Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.



Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

makes you stronger ...

Anzeige

NYOS

Der NYOS, auf Basis des NEXUS entwickelt, setzt neue Akzente für den EN-B Piloten.

Ein leistungsorientierter Flügel, der das Fluggefühl perfektioniert: Komfort, Stabilität und Beherrschbarkeit gepaart mit spritzigem Handling und überragendem Steigen in der Thermik.

Lass dich zu neuen persönlichen Bestleistungen verleiten.

➤ JETZT INFORMIEREN!



LTF/EN B

Du willst mehr über den NYOS wissen?
Scanne den QR-Code oder frag deinen Händler. www.swing.de/nyos.html

SWING