www.dhv.de

September - Oktober 2016

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

201

Wir gratulieren dem Drachenflug-Weltmeister 2016
Tim Grabowski

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.hotsport.de
info@hotsport.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.harzergss.de
info@harzergss.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

Luftikus Eugens Flugschule
Luftsportgeräte GmbH Eugen Köninger
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-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.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 GmbH
Bärngschwendt 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

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 Obermaiselstein
Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH
Am Sandbichl 10, 87669 Rieden am Forggensee
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 Grenzenlos
Kirchplatzl 124 B, A-6105 Leutasch
Tel. +43-664-4410868
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com

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
Mag. Franz Rehrl und Mitges.
Schildlehen 115, 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 Fellering
Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de

DHV Hang Gliding Meeting 2016

Internationales Drachenfliegertreffen
1.- 3. Oktober 2016
Buching-Allgäu **www.dhv.de**

DHV Hang Gliding Meeting 2016

PROGRAMM

Samstag, 1. Oktober

- freies Fliegen am Buchenberg und Tegelberg und im UL-Schlepp.
- **Drachenschnupperkurs mit Weltmeister Tim Grabowski und DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger Anmeldungen unter regina@dhv.de**
- Aufbau der Messestände
- **20 Uhr: Vortragsabend mit DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger**

Sonntag, 2. Oktober

- Ausstellung der aktuellen Fluggeräte FLEX und STARR
- **Testival** der aktuellsten Drachenflugentwicklungen
- **Flugvorführungen** mit den Weltmeistern Tim Grabowski, Alex Ploner, Manfred Ruhmer, Christian Ciech
- Ab 20 Uhr: **Vortragsabend** mit Tim Grabowski und DHV-Technik (Hannes Weininger und Andreas Schmidtler, DHV-Testpilot Alex Ploner)
- **Party mit Open End**

Montag, 3. Oktober

- Ausstellung der aktuellen Fluggeräte Flex und Starr
- **Testival** der aktuellsten Drachenflugentwicklungen
- **Flugvorführungen** mit den Weltmeistern Tim Grabowski, Alex Ploner, Manfred Ruhmer, Christian Ciech

Testival

Flugvorführungen

Party

Ort: A-I-R - Sesselbahnstr. 8 - 87642 Halblech-Buching

Die Veranstaltung findet nur bei gutem Wetter statt | Eintritt frei | Kontakt: www.dhv.de

14

Tim Grabowski auf dem Weg
zum Titel in Mazedonien

40

Torsten Hahne
am Watzmann

INHALT

INFO 201 SEPTEMBER | OKTOBER 2016

14 Weltmeisterschaft Drachen und Starre
Tim Grabowski erholt erneut den Titel, Silber für das Team

20 Gurtschließen
Unbeabsichtigte Öffnungen im Flug

24 Safety Test A- B-Schirme
Teil 12

34 Hike&Fly
Wiggis, hoch über dem Klöntalersee

38 Regionalversammlungen und Jahrestagung
Abwechslungsreiches Programm

40 DHV-XC
Torsten Hahne führt Tagebuch

44 Hike&Fly
Schafberg im Salzkammergut

50 App auf Strecke
Ergänzung oder Ersatz fürs Vario

56 High-End-Varios
Platzhirsche im Vergleich

62 Rekordtag an der Grente
Kritische Reflexion

68 Temp-Analyse
Kurvenlesen kann jeder

76 Abenteuer Zugspitze
Im Sprint hinauf, im Flug hinunter

80 B-Schein kompakt
Tagsüber auf Strecke, abends ausführlich Theorie

84 Vereine Briefe
Nachrichten

90 DHV-Jugend
Spaß haben, trotz Wetter-Kapriolen

92 Wettbewerbe
Pepe Malecki gewinnt den PWC in Gemona
Nicole Schmidt holt Acro PWC Titel in der Brenta
German Open Gleitschirm in Werfenweng
Nachrichten

Standards

6 Wichtig - Neu - Kurz
10 Neu auf dem Markt
96 Shop
97 Impressum

Titel: Pilot Pál Takáts an der Zugspitze
Fotograf: Uli Wiesmaier

SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training

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.hotsport.de
info@hotsport.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy
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

GS-Nationalmannschaft

Neuer Sponsoringpartner

Sziols Sports Glasses ist neuer Sponsoringpartner der deutschen Nationalmannschaft im Gleitschirmfliegen. Die Piloten waren bei dem Ortstermin am Firmensitz in München von der durchdachten Konstruktion und dem Design der Sziols-Produkte auf Anhieb sehr begeistert. Das einzigartige Baukastensystem macht die Sportbrillen so anpassbar, wie es der Sport verlangt. Die hochwertigen X-Kross Sonnenbrillen von Sziols wurden zur Gleitschirm Europameisterschaft in Mazedonien vom 6. bis 20. August 2016 eingesetzt. Mehr Informationen zu Sziols Sports Glasses auf www.sziols.de

SZIOLS® sports glasses

DHV

Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2016 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2016 ab. Diese Kündigungsfrist gilt für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2016.
Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2017 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2017 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV Mitgliedsvereine.

DHV-Rechtsberatungsservice

Für die Rechtsberatung rund um den Flugsport steht DHV-Mitgliedern der Gleitschirmflieger und Rechtsanwalt Dr. Ditmar Schulze zur Verfügung. DHV-Mitglieder erreichen ihn unter DHV@RA-Schulze.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

Flieger-Base

JUST ACRO trifft JUST RELAX

Zum 10Jährigen Jubiläum der Internetplattform www.justacro.com hat sich der Gründer und mehrfache Weltmeister Pal Takats etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Zum ersten Mal wurde an der Gerlitzen am Ossiachersee der JustACRO-Boogie abgehalten. Austragungsort war die neue errichtete Flieger-BASE von Acro-Legende Xandi Meschuh. Für über 150 Acro- und Normalpiloten hieß es dann: Eine Woche Fliegen, Feiern, Freunde treffen und die einzigartige Atmosphäre der Flieger-Base genießen. Brooke Whathnall aus Australien ist extra angereist und beschreibt die Stimmung: „Hier bei Xandi an der Gerlitzen geht es nicht um den wildesten Trick oder die meisten Runs am Tag – hier geht es um die gemeinsame Freude am Fliegen. Egal welches Pilotenlevel. Hier zählte der gemeinsame Spaß!“.
Daher war auch das tägliche Highlight der Veranstaltung der All Together Flight, zu dem am letzten Abend 80 Piloten gleichzeitig starteten und über dem Ossiachersee gleichzeitig ihre Manöver zeigten.
Infos: www.justacro.com | www.xandi.me

St. Hilaire

Coupe Icare

Vom 22. bis 25.9.2016 findet der Coupe Icare in St. Hilaire statt.
Das Kult-Festival ist Schauplatz des Free Flight Film Festivals sowie Ausstellung, Air-Show und Verkleidungsfliegen in einem. Unbedingt einen Besuch wert.
www.coupe-icare.org

Luftraumdaten Schweiz

Kostenloser Download

Die Luftraumdaten der Schweiz stehen ab sofort allen Piloten kostenlos zur Verfügung. Diese Daten können in verschiedenen Formaten wie kml oder OpenAir direkt bei www.flyland.ch heruntergeladen werden.

NfGH Nachrichten für Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten

2 | 2016

Verlängerung der HG-Windenführerberechtigung

Neue Regelung zur Dokumentation

Windenführer brauchen als Voraussetzung für den Drachen-Windenschlepp eine Mindestzahl von 5 HG-Windenschlepps innerhalb der letzten 2 Jahre. Damit soll gewährleistet werden, dass sie ausreichend geübt sind. Wenn Windenführer zu wenig Erfahrung im Drachen-Windenschlepp haben, besteht die Gefahr, dass sie nicht über das besondere Können verfügen, dass dazu erforderlich ist.
Um den Windenführern die Dokumentation ihrer In-Übunghaltung zu erleichtern, hat die DHV-Kommission in der 111. Sitzung am 18.6.2016 die Windenstartkladde als ausreichende Nachweisdokumentation für Windenführer anerkannt. Das LBA hat dagegen keinen Einwand erhoben.
Damit entfällt die spezielle Dokumentations-Anforderung, dass der geschleppte HG-Pilot oder der Startleiter den Schlepp per Unterschrift bestätigen muss. Diese Regelung tritt mit dieser Veröffentlichung in Kraft.
Gmund am Tegernsee, 05.07.2016
im Auftrag, Horst Barthelmes, DHV- Schleppbüro

Sicherheitsmitteilungen

Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte)
Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf www.dhv.de unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Zum Thema Gurtzeugschließen werden laufend weitere Sicherheitsmitteilungen von Gurtzeugfirmen erwartet. Bitte informiert euch zeitnah auf der DHV-Website oder bei den Herstellern eurer Gurtzeuge.

Gurtzeug für Gleitschirm
X-RATED 3 ohne LTF,
X-PRESSION ACRO ohne LTF,
Mix DHV GS-03-0228-00,
Bix DHV GS-03-0246-01,
X-Over 2 DHV GS-03-0247-01,
Mix Airbag DHV GS-03-0302-04,
PEAK DHV GS-03-0310-04,
VELVET 2 T-Lock DHV GS-03-0335-06,
VELVET 2 Get-Up DHV GS-03-0336-06,
VELVET 2 Airbag Get-Up DHV GS-03-0337-06,
VELVET 2 Airbag T-Lock DHV GS-03-0338-06,
Woody Valley PASSENGER DHV GS-03-0340-06,
Peak 2 T-LOCK DHV GS-03-0348-07,
Peak 2 GET-UP DHV GS-03-0349-07,
X- Rated 4 DHV GS-03-0366-07,
x-Rated 5 EAPR-GZ-7325/10

Die Fa. Woody Valley, vertreten durch Turnpoint Fastline GmbH Flugsportgeräte GmbH, hat eine Sicherheitsmitteilung für eine Reihe von Gleitschirm-Gurtzeuge, die mit den Finsterwalder-Schließen Clicklock oder T-Lock als Brustgurt-Schließen ausgestattet sind, veröffentlicht.
Link zur Sicherheitsmitteilung
Anleitung für Sicherheitsschlaufe Woody Valley
Turnpoint fastline GmbH, Edlingerstraße 68
D-83071 Stephanskirchen / Baierbach , Tel: +49 (0) 8036 9088261
www.turnpoint.de

Gurtzeug für Gleitschirm
Flight Design Flair und Swing CONNECT DHV GS-03-0272-03,
Swing CONNECT 2 DHV GS-03-0334-06

Die Fa. Swing Flugsportgeräte GmbH hat eine Sicherheitsmitteilung zu den oben genannten Gurtzeugen veröffentlicht. Link zur Sicherheitsmitteilung
Betroffene Halter wenden sich bitte an den Hersteller
SWING Flugsportgeräte GmbH, An der Leiten 4,
82290 Landsberied, Tel: +49 8141 /32 77 888
www.swing.de

Gurtzeug für Gleitschirm
Energy DHV GS-03-0257-02

Die Fa.Icaro Paragliders hat eine Sicherheitsmitteilung zu dem oben genannten Gurtzeug veröffentlicht. Link zur Sicherheitsmitteilung http://icaro-paragliders.com/de/#
Betroffene Halter wenden sich bitte an den Hersteller
Icaro Paragliders, Hochrießstrasse 1, 83126 Flintsbach,
Tel. +49 8034 909 700.
www.icaro-paragliders.com

Gurtzeug für Gleitschirm
Charly Primus DHV GS-03-0147-95,
Charly Streamer DHV GS-03-0150-95,
Charly Primus Pro DHV GS-03-0152-95,
Charly Novum DHV GS-03-0154-96,
Charly Easy DHV GS-03-0157-96,
Charly Elite DHV GS-03-0170-97,
Charly Zoom DHV GS-03-0176-97,
Booster DHV GS-03-0211-99,
Cruiser DHV GS-03-0212-99,
Charly Slider DHV GS-03-0229-00,
Charly Index DHV GS-03-0234-01,
Charly Striker DHV GS-03-0235-01,
Charly ZIP 1 + 2 DHV GS-03-0289-03,
Charly Tube 1+ 2 DHV GS-03-0290-03,
Charly Duplex 1 + 2 DHV GS-03-0292-04,
Charly Air-Tube 1 + 2 DHV GS-03-0293-04,
Charly Titan 1 + 2 DHV GS-03-0316-05

Die Fa. Finsterwalder & Charly hat eine Sicherheitsmitteilung zu den oben genannten Gurtzeugen veröffentlicht. Link zur Sicherheitsmitteilung
Betroffene Halter wenden sich bitte an den Hersteller
Finsterwalder & Charly (Hauptbetrieb),
Pagodenburgstrasse 8, 81247 München,
Tel. +49 89 8116528.
Carly Produkte (Zweigbetrieb), Am Osterösch 3,
87637 Seeg, Tel. +49 8354 1286,
www.finsterwalder-charly.de

Auf geht's zum Fotowettbewerb 2016

Schickt uns euer schönstes Bild vom Gleitschirm- und Drachenfliegen!

Fangt mit eurer Kamera außergewöhnliche Situationen, dramatische Perspektiven und Stimmungen ein, die Lust machen auf Fliegen und Freiheit. Teilnahmeberechtigt sind nur DHV-Mitglieder. Profi-Fotografen sind ausgeschlossen. Die Anzahl der digitalen Einsendungen ist pro Mitglied auf 1 Bild beschränkt.

Was darf eingereicht werden?

- Es werden nur Fotos akzeptiert, auf denen Bildteile weder hinzugefügt noch entfernt worden sind (Composing).
- Das Foto darf keinen Rahmen oder sonstige Verzierungen enthalten.
- Die Datei muss im RGB-Modus/300 dpi als JPEG-Format abgespeichert sein und sollte eine Dateigröße von mind. ca. 5 MB haben.

Per Post eingesandte Fotoabzüge oder per Post eingereichte digitale Bildträger sind nicht zugelassen.

Bitte bezeichnet die Datei wie folgt:

HG_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg
GS_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg

Erklärung: HG, wenn das Motiv ein Drachen ist,
GS bei Motiv Gleitschirm, Mitgliedsnummer.
Beispiel: GS_23122_Wallberg.jpg

Bitte beachtet!

Es ist sehr wichtig, dass die Bezeichnung der Bilder korrekt ist. Mit der richtigen Mitgliedsnummer sind alle Bilder eindeutig zuweisbar. Ihr findet eure Mitgliedsnummer auf eurem DHV-Ausweis. Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, können leider nicht am Wettbewerb teilnehmen. Die Dateien dürfen nicht schreibgeschützt sein. Bitte achtet darauf! Mit der Einsendung stimmt ihr zu, dass euer Bild online auf der DHV Homepage unter Fotowettbewerb veröffentlicht wird und im DHV-Info gegen Honorar verwendet werden kann.

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet:

foto@dhv.de

Bitte gebt in der Mail als Betreff Fotowettbewerb 2016 und eure Mitgliedsnummer an.

Einsendeschluss 1.12.2016

1. Preis je Kategorie 150 Euro

2. Preis je Kategorie 100 Euro

3. Preis je Kategorie 50 Euro

FOTO: WERNER LUIDOLT

ADVANCE

Frische Farben, stylisches Design

Bietet die neue T-Shirt Kollektion von ADVANCE. Bunte Hingucker aus 95 Prozent Baumwolle und 5 Prozent Elasthan, angenehm weich auf der Haut mit viel Bewegungsfreiheit. Das Men-Shirt in Lime und Dark Navy, das Girly-Shirt, feminin tailliert, in Türkis. Preis 39 €

Frontcontainer ZIP

Leichtgängig verschließbar und kompakt ist der Frontcontainer für Rettungsschirme. Möglich macht's ein praktischer Zip auf der Rückseite, der das Volumen nachträglich komprimiert. Ausgestattet mit einem leichtgängigen Rettergriff, Klettflausch fixiert ein kleines Vario. Gewicht Größe M 189 Gramm. Preis 109 €

Zu große Hosen waren gestern

Mit dem neuen LOGOBELT von ADVANCE passt jede noch so weite Hose. Mit ADVANCE Schriftzug in Fusion Yellow oder Fire Red aus robustem Polyesterwebband, 130 cm lang und 4 cm breit. Der Gürtel verfügt über eine praktische, verstellbare Metallschnalle mit Logo. Preis 35 €

Infos: www.advance.ch

Packs-i

Innovative Packrolle

Neues und einfaches Packsystem aus dem Schwarzwald. Für alle Schirmgrößen, individuelles Packmaß, mit Zellenpacktasche. Schonende Packweise aufgrund des Wickelsystems. Gefertigt aus robustem Gleitschirmstoff, mit drei Klettverschlüssen zum festen Verschließen der Rolle.

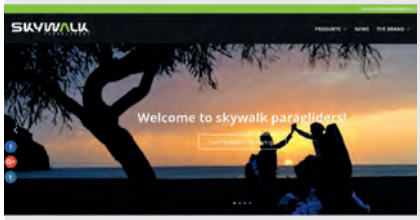
Infos: www.packs-i.de

Neue Websites

TURNPOINT

TURNPOINT hat ein neues Gesicht bekommen. Informativ und bedienerfreundlich, spannende Outdoorshootings ermöglichten faszinierende Fotos. Einen Besuch wert.

www.turnpoint.de



skywalk

Eine Website ist wie ein Buch – es erzählt eine Geschichte. skywalk hat sich viel Zeit gelassen, seinen Internetauftritt neu zu gestalten. Großzügige Vorstellungen der Produkte im modernen Design, große Bilder und Symbole dienen der Benutzerfreundlichkeit und machen es angenehm durch die Seite zu scrollen. Hintergründige Infos über die Mitarbeiter geben der Seite eine persönliche Note. Verschaffe Dir Deinen eigenen Eindruck.... http://skywalk.info/de

Icaro

Pro-Handle

Neuartige Steuergriffe aus einem Neoprenkissen und einer Alustock-Halterung. Durch ihr spezielles Design bieten sie optimalen Tragekomfort und effektive Kraftübertragung. Gewicht 150 g, per Druckknopf-Verschluss in zwei Größen anpassbar.

Bequemes Outfit

Die neue Fleece Jacke von Icaro Paragliders eignet sich nicht nur zum Fliegen. Weicher Fleece, hochwertiger Stick und die typischen Leder-Zipper bürgen für Qualität.

Infos: www.icaro-paragliders.com

Eska

Premium Handschuhe

Urs Haari von High Adventure hat mit eska, einem österreichischen Traditionsunternehmen, eine Handschuhlinie neu aufgelegt. Gut Stuff Handschuhe waren früher ein Begriff in der Szene. Qualitativ hochwertig, funktionell sowie made in Europe soll der Neue dem Ruf des Vorgängers mehr als gerecht werden.

Infos: www.highadventure.ch

Bauair

Gleitschirmcheck in Lenggries

Sepp und Florian Bauer bieten Zwei-Jahres Checks für fast alle Hersteller. Außerdem Reparatur von Gurtzeugen bis hin zum Austausch kompletter Gleitschirmbahnen und Retterpacken jeglicher Bauart. Jahrelange Erfahrung in XC- und Acrowettbewerben sowie als Näher im technischen Bereich garantieren einen hochwertigen Service. Der Checkbetrieb arbeitet mit professionellem Equipment.

Infos: www.bauair-gleitschirmservice.de

Turnpoint

Acro Handles

Durch die Neopren Verkleidung liegen sie angenehm und sicher in der Hand. Dank des praktischen Wirbels kommt es auch zu keinem Verdrillen der Bremsleinen mehr, mit allen Gleitschirmen kompatibel. Preis: 36 €

Infos: www.turnpoint.de

NOVA

Superleicht – superdicht in zwei Größen

Nach positivem Feedback zum NOVA Compression Bag von Biwakfliegern, Hike & Fly-Piloten und Gleitschirm-Globetrottern kommt jetzt eine zweite Größe mit mehr Packvolumen heraus. Der praktische Packsack wird aus dauerhaft luft- und wasserdichtem Silikon-beschichtetem Polyamid-Gewebe genäht, dann sorgfältig verschweißt und schützt vor Regen, Schweiß sowie Schmutz. Gewicht Größe M/L 140 Gramm, für Gleitschirme bis etwa Größe M. Preis 36 €

Edle Hingucker

Mit dem neuen NOVA T-Shirt machen Piloten nicht nur eine gute Figur, sie fühlen sich auch pudelwohl. Das Material – eine Mischung aus Baumwolle, Promodal und Elasthan – trägt sich wunderbar weich und beugt der Entstehung von Gerüchen vor. Damen-Shirt in blau, Männer auch in rot und schwarz. Preis 34,90 €

Infos: www.nova.eu

Neue Geräte mit
Alle Testberichte und Gerätedaten

UP Makalu 4

Der Gleitschirm UP Makalu 4 des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe S und XS erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.up-paragliders.com

Swing Twin

Der Gleitschirm Swing Twin des Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe RS erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.swing.de

GIN Sprint 3

Der Gleitschirm GIN Sprint 3 des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen S, M, L; XS und XXS erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.gingliders.com

Swing Nyos

Der Gleitschirm Swing Nyos XL des Herstellers Swing Flugsportgeräte GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.swing.de

UP Lhotse

Der Gleitschirm UP Lhotse des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen M und L erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.up-paragliders.com

NOVA Bion 2

Der Gleitschirm NOVA Bion 2 des Herstellers NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe L erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.nova-wings.com

DHV-Musterprüfung

auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle

www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken

UP Kibo

Der Gleitschirm UP Kibo des Herstellers UP International GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14 , EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe S erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.up-paragliders.com

Aeros Combat

Der Hängegleiter Combat 12,7 C des Hersteller AEROS Ltd. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 3 nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen. Infos unter www.aeros.com.ua

Starter 2

Der Startwagen-Hängegleiter Starter 2 des Herstellers Flugschule Drachenflieger Verein Spaichingen e.V. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.
Infos www.drachenflieger-spaichingen.de

Moyes Delta Gliders Malibu 2

Der Hängegleiter Malibu 2 188 des Herstellers Moyes Delta Gliders hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1 nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.
Infos unter www.moyes.com.au

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

Im Banne Mazedoniens

Tim Grabowski holt erneut den Weltmeistertitel, Silber für das Team

Text: Jochen Zeyher | Fotos: Brenda Franco

Tolle Landschaft, herrliches Flugwetter und Landeplätze, soweit das Auge reicht. Kajo Clauß bei der Talquerung.

Alter und neuer Starrflügel-Weltmeister Tim Grabowski (30)

Die Tasks sind gesetzt, die Punkte ausgezählt, der Weltmeister gekürt und die Hymnen gesungen, alles fein säuberlich dokumentiert, was bleibt da noch zu berichten? Sehr viel, denn das ganze Flair dieser unglaublich sympathischen Europa- und Weltmeisterschaft in einem Ländchen, das die meisten von uns nur aus Fernsehberichten über den Grenzübertritt bei Idomeni kennen, setzt sich zusammen aus den vielen kleinen Geschichten von morgens am Frühstückstisch bis spät in die Nacht beim jetzt aber wirklich letzten Absacker, oder, auch nicht selten, bis die letzten News online gestellt und in der Welt verbreitet sind. Es geht familiär zu im Hotel Montana, diesem wuchtigen Bau, der ganz Krushevo überragt und einen Großteil der Piloten beherbergt. So stellt man sich das im olympischen Dorf vor, das prickelnde Zusammenleben verschiedenster Nationen auf engem Raum. Der dritte Stock war fest in deutscher Hand - Flexis, Starre und Betreuer - vom Hotelpersonal liebevoll German Floor genannt. ►

SPONSOREN

adidas · CHIBA · bergzeit · Flytec · thermopad · CIBA VISION DAILIES AquaComfort Plus · UK INTECH ELEKTRONIK GMBH · E-COOLINE

Tim Grabowski startet den Durchgang mit seinem Atos VRQ

VW-Sportkommunikation sponsert das deutsche Team mit drei Bussen

Das Starrflügelpodest: Christopher Friedl (2), Tim Grabowski (1), Wolfgang Kothgasser (3)

Die Sieger der Europameisterschaft der Flexiblen Drachen: Alex Ploner (2), Christian Ciech (1) Peter Neuenschwander (3)

Jüngster Starrflügelpilot Markus Kirchner (23)

Bester deutscher Flexipilot Primoz Gricar

Großes deutsches Team und eine Bikinischönheit

Der Tag startet mit dem Frühstück. Die deutsche Mannschaft mit den Starren und Flexis ist ungewohnt groß, dass wir uns zwangsläufig auf verschiedene Tische verteilen müssen. So lassen sich Früh- und Spätaufsteher mühelos auseinanderhalten. Unsere fleißigen Helferlein gehören zweifellos zur ersten Gattung, am härtesten trifft es unsere Teamchefin Regina, die schon um 8 Uhr im Teamleaderbriefing sitzen muss. Vorher hat sie schon mehrere Rundmails verschickt mit wichtigen Hinweisen für uns Piloten und ihr Vortag ging auch erst nach Mitternacht mit der Pflege des Internetauftritts zu Ende. Das ist schon schön, wenn man so umsorgt wird. Wird dennoch mal irgendetwas vergessen, ist es normalerweise kein Problem. Wir sind in unserem Hotel Montana, wie der Name schon vermuten lässt, auf 1.300 m zuhause und nur 5 min vom Startplatz entfernt. Aber der Fehler, der nicht gemacht wurde, ist noch nicht erfunden. Dirk und Jochen haben das bewiesen: Dirk hatte beim Aufkleben des Nationalteamlogos auf die Anströmkante seine Nasenklappe nur provisorisch befestigt, das Ding flatterte dann im Wind und trotz Funkbeistand durch AIR-Tim und akrobatischen Verrenkungen von Dirk war die Landung im Bombout mit anschließendem Restart nicht zu vermeiden. Jochen war wohl beim Taskbriefing trotz oder wegen ausdrücklicher Warnung unseres Meetdirectors Goran von einer Bikinischönheit dermaßen abgelenkt, dass er mit den Radien der Wendepunkte durcheinander kam, was einen Umweg von fast 40 km bedeutete. Immerhin wurde er für diese Dummheit mit einem Menügutschein belohnt, hatte doch die Mehrstrecke für einen mazedonischen Rekord gereicht.

Wechselnde Führung bei den Starren

So etwas passiert den Giganten der Lüfte natürlich nicht, die fliegen wie Uhrwerke. Dabei hatten zu Beginn des Wettkampfes andere für Furore gesorgt, allen voran der Franzose Patrick Chopard und der Japaner Naoki Itagaki. Aber da vorne darf man sich keinen Ausrutscher leisten, das Ziel ist Pflicht und das so schnell wie möglich. So musste sich Patrick nach einer Außenlandung aus dem Kreis der Favoriten verabschieden und es kristallisierte sich ein Quintett mit den Österreichern Friedl und Kothgasser, den deutschen Kirchner und Grabowski sowie dem Japaner Itagaki heraus. Letzterer musste seine Träume auf den Titelgewinn nach einer vorzeitigen Landung im 7. Durchgang begraben, just als Tim mit Tagessieg erstmals die Führung im Gesamtklassement übernahm.

Spreu oder Weizen

Gegen die Konstanz eines Tim Grabowski oder Wolfgang Kothgasser ist kein Kraut gewachsen. Beide zeigen eine unglaubliche Lockerheit sowohl in der Luft wie am Boden. Fliegt man ein Stück des Weges mit, ist man zunächst überrascht, dass sich da in reinem Gleiten oder Steigen keine Unterschiede zeigen. Doch klafft plötzlich eine Lücke, weil man einen kleinen Schnörkel zuviel geflogen ist, oder die nächste Thermik nicht gleich ins Herz getroffen hat oder die Spur einen Ticken zu weit links oder rechts gewählt hat. Letztendlich ist es die Summe der vielen kleinen Fehler, die die Spreu vom Weizen trennt. Wobei es despektierlich wäre, hier die nächstplatzierten Christopher Friedl und Norbert Kirchner als Spreu zu bezeichnen. Nein, natürlich zählen auch sie zu den Giganten und noch viele mehr, die aus welchen Gründen ►

Das Team hinten von links: Primoz Gricar, Markus Kirchner, Norbert Kirchner, Tim Grabowski, Kajo Clauß, Roland Wöhrle, Gerd Dönhuber, Dirk Ripkens, Margit Wohlrab (Assistentin), Ralf Miederhoff, Peter Friedemann vorne von links: Dieter Müglich, Markus Hanfstängl, Luise Christmann (Assistentin) Regina Glas (Teamchefin) Oliver Barthelmes (Assistent), Robert Bernat, Achim Vollmer, Jochen Zeyher

auch immer, nicht vorne mitflogen. Überhaupt kann das Niveau dieses kleinen aber feinen Teilnehmerfeldes als durchaus erstklassig eingestuft werden. Auch was die Fairness anbelangt, mit Scheuklappen fliegt hier niemand.

Unendliche viele Landeplätze

Es war sicher eine Sorge der Veranstalter, nach den Problemen in Annecy 2014 nun möglichst sichere Meisterschaften auszutragen. Mit dem Austragungsort Krushevo in Mazedonien wurde schon der wesentliche Grundstein dazu gelegt. Ein topfebenes Tal, 50 km lang und 20 km breit, umsäumt von sanftem Hügelland, bietet unendlich viele Landeplätze. Nicht wenige haben mit schon geöffnetem Gurtzeug aus niedrigster Höhe wieder aufdrehen können. Das Tal ist thermisch so aktiv, dass auch bei Windgeschwindigkeiten jenseits der 20 km/h Gegenwindschenkel bewältigt werden können. Die ersten Tage waren von einer massiven Nordströmung geprägt, da herrschten einige Zweifel, ob es am Oststartplatz überhaupt startbar sein würde. Aber die Meteorologie hier ist unglaublich, es passt immer. Und das beste, die Wetterfrösche sagen es auch noch richtig voraus. Noch nie habe ich so präzise und zutreffende Vorhersagen erlebt. Selbst Gewitter, mit denen bekanntlich nicht zu spaßen ist, beeindrucken das Tal wenig, sondern konzentrieren sich gut kontrollierbar im Bergland, so dass die letzten drei Tasks im Zickzackkurs im Tal abgespult wurden.

Perfekte Organisation

Nicht nur die Wetterfrösche in Mazedonien beeindruckten. Die ganze Organisation des Wettbewerbs war perfekt. Wettbewerbsleiter Goran verstand es mit viel Schalk im Nacken die Aufgaben den Piloten näherzubringen. Das Taskkomitee bestehend aus einem Starrflügel- und zwei Flexpiloten - Tim, Suan Selenati und Nikola Barakowski - konnte es nicht besser machen. Organisation fängt ja im eigenen Team an, wir hatten neben der Teamchefin Regina - deren Engagement man gar nicht genug würdigen kann - noch Olli sowie Margit und Luise und unsere Hoffotografin Brenda als Betreuung. Olli, mit Gespür für Dirtroads, entwickelte sich rasch zum gefragten Spezialisten für schwierige Rückholfälle. Wie gesagt, man fliegt hier bis zum Aufschlag. Luise kann auch ein Lied davon singen, kam mit ihrem Allradbully aber überall durch.

Störche bringen Glück – hier ein Nest neben der mazedonischen Nationalflagge

Anzeige

Harzer Gleitschirmschule & Shop

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

Siegerehrung Starrflügel-WM-Teams: 2. Deutschland (Teamchefin Regina Glas, Jochen Zeyher, Norbert Kirchner, Tim Grabowski) 1. Österreich, 3. Japan

Wertung

Weltmeisterschaft Starrflügler FAI 5			Punkte
1. Tim Grabowski	GER	A-I-R Atos VQR	7.564
2. Christopher Friedl	AUT	A-I-R Atos VR10	6.867
3. Wolfgang Kothgasser	AUT	A-I-R Atos VQR	6.724
4. Norbert Kirchner	GER	A-I-R Atos VQR	6.263

Teamwertung	
1. Österreich (Friedl, Kothgasser, Geppert)	14.188
2. Deutschland (Grabowski, Kirchner, Zeyher)	14.021
3. Japan (Itagaki, Ota, Yamamoto)	12.194

Europameisterschaft Flexible Drachen			
1. Christian Ciech	ITA	Icaro 200 Laminar	7.567
2. Alex Ploner	ITA	Icaro Laminar Z9	7.537
3. Peter Neuenschwander	CHE	Aeros Combat C	7.420
20. Primoz Gricar	GER	Aeros Combat 13.5 C	5941

Teamwertung	
1. Italien	22.486
2. Ungarn	20.565
3. Tschechien	20.300
6. Deutschland	18.749

Showdown im 9. Durchgang der Starrflügler

Die zwei beschriebenen Lockeren machen am Start einen doch etwas in sich gekehrten Eindruck, aber von Nervosität keine Spur. Der imaginäre Startschuss fällt, alle sind dabei. 118 km später werden wir es wissen. Nach der zweiten Wende, Tim kam eben von ziemlich tief wieder ganz nach oben, meldet er auf Nachfrage von Regina, wie es denn laufe, lapidar: gut, sehr gut. Was Regina zu diesem Zeitpunkt schon wusste, nämlich dass Wolfgang Kothgasser mit technischen Problemen frühzeitig landen musste, erfuhren wir erst im Ziel. Das ganz spannende Finale fiel dadurch etwas weniger spannend aus und Tim wurde mit großem Vorsprung Weltmeister, zum zweiten Mal nach 2014. Wolfgang Kothgasser konnte immerhin den 3. Platz retten, und Gold in der Teamwertung holen. Das wurde unerwartet nochmal eine spannende Geschichte, als die Österreicher, mit großem Vorsprung führend, nach dem Ausfall Kothgassers sich lange Zeit ließen, ins Ziel zu kommen. Knapp hat es dann doch für sie gereicht. Wir sind dennoch zufrieden, wollen auch nicht durch das Pech der anderen gewinnen, sondern durch eigene Leistung und an der werden wir feilen bis zur nächsten EM bzw. WM 2018 in Ager!

Italiener dominieren bei den Flexis

Fünf deutsche Piloten flogen in der Europäischen Wertung mit. Neben dem Neuzugang im deutschen Team Primoz Gricar waren Roland Wöhrle, Gerd Dönhuber, Achim Vollmer und Youngster Kajo Clauß nominiert. Ziel war eine Teammedaille, zu der es leider am Ende nicht gereicht hat, zu stark war die Konkurrenz. Im 6. Durchgang musste Primoz bereits nach 16 km landen, er fiel von Platz 8 gleich mal auf Rang 31 zurück. Roland, Gerd und Achim flogen teilweise gut vorne mit, aber ein einziger Abhocker trägt schnell dazu bei, in der Rangliste weit zurück zu fallen. Der jüngste im Bunde - Kajo Clauß (25) - flog bei seiner ersten Europameisterschaft jeden Tag besser und konnte sich am Ende im Mittelfeld platzieren. Diese Mannschaft hat in jedem Fall Potential und die ersehnte Medaille wird irgendwann fällig sein. Nicht zu schlagen waren die Italiener, die jeden Tag bei den Schnellsten im Ziel waren und sich souverän den Sieg in der Teamwertung holten. Ganz vorne in der Einzelwertung waren am Ende Christian Ciech vor Alex Ploner (beide ITA). Nur der Schweizer Peter Neuenschwander brach in die italienische Dominanz ein und konnte eine Medaille für die Schweiz retten.

DHV-TV www.dhv.de

Videos von der WMauf DHV-TV

Gurtschließen

Schließen an Gleitschirm-Gurtzeugen sollten ihrem Namen gerecht werden. Tun sie neuerdings aber nicht immer. Es war zu mehreren Fällen unbeabsichtigter Öffnung von Frontgurt (Brustgurt)-Schließen im Flug gekommen. Ein Pilot fiel als Folge aus seinem Gurtzeug und stürzte zu Tode. Die anderen Fälle gingen glimpflich aus, ein gnadenloser Schreck war aber für alle Betroffenen garantiert.

Text: Karl Slezak

FOTO: ANDREAS BUSSLINGER

Von der Problematik betroffen sind inzwischen viele Gurtzeug-Hersteller und es wurde eine große Zahl von Sicherheitsmitteilungen veröffentlicht. Es hat sich jedoch gezeigt, dass nicht alle betroffenen Hersteller mit Sicherheitsmitteilungen reagiert haben. Deshalb stellen wir die Schließen auf der linken Seite in Bildern da, damit jeder Pilot seine Gurtzeuge selbst überprüfen kann. Hier das Wichtigste in einer Zusammenfassung:

Das große Gurtzeugschließen-Suchspiel:

1a

1b

2

3

1a, 1b | Schließen CLICKLOCK (HSi 10) und TLock
von Finsterwalder-Charly

Deutlich die größte Anzahl von Gurtzeugen dürfte die Sicherheitsmitteilung der Fa. Finsterwalder-Charly zu den Gurtzeug-Schließen CLICKLOCK (HSi 10) und TLock betreffen. Viele Gurtzeug-Hersteller haben irgendwann einmal diese Schließen verbaut. Deshalb ist eine Vielzahl von Gurtzeug-Modellen, vor allem auch ältere, betroffen. Die Fa. Finsterwalder-Charly hat generell die zulässige Betriebsdauer der betroffenen Schließen auf 4 Jahre beschränkt, sofern sie in Frontgurten (Brustgurten) von Gleitschirm-Gurtzeugen verbaut sind. Bei Verwendung als Beingurt-Schließen bei Gleitschirm-Gurtzeugen und bei Verwendung in Drachen-Gurtzeugen gilt eine zulässige Betriebsdauer von maximal 10 Jahren. Finsterwalder-Charly hat eine Instandsetzungsanleitung (Nachfeilen der Schließen-Stecker) veröffentlicht. Nach sachgerechter Instandsetzung gilt als zulässige Betriebsdauer der Schließen:

- In Gleitschirm-Gurtzeugen: 10 Jahre
- In Drachen-Gurtzeugen: weitere 10 Jahre, aber längstens insgesamt 20 Jahre

Aber jetzt aufpassen: Diese von Finsterwalder-Charly vorgegebene Maßnahme zur Instandsetzung ist rechtlich nur bindend für die Gurtzeuge von Finsterwalder-Charly. Bei Gurtzeugen anderer Hersteller ist es ist maßgeblich, was dieser Hersteller als Maßnahme zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit vorgibt. Der Hersteller kann die Instandsetzungsanweisung des Zulieferers Finsterwalder-Charly übernehmen, kann aber auch abweichende Maßnahmen anordnen. Z.B. den Austausch der Schließe oder Teile davon. Betroffene Piloten müssen checken, ob ihr Hersteller eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht hat und welche Maßnahmen er für die Instandsetzung vorgibt. Im Zweifelsfall kann man sich an die Fa. Finsterwalder-Charly wenden, die eine Instandsetzung durchführen kann .

2 | Automatik-Schließen aus Aluminium
von Sup Air

Wer ein neueres Sup Air-Gurtzeug besitzt, sollte diese Sicherheitsmitteilung checken. Zwar sind nur zwei Chargen von Schließen (Kennzeichnung 6/15 und 7/15) betroffen, dafür aber ein Großteil der Gurtzeug-Palette. Auch hier war es zum selbständigen Öffnen der Schließen am Frontgurt während des Fluges gekommen.

www.dhv.de/web/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-sup-air-brustgurt-schliessen/

3 | Schließe Cobra
von Austri-Alpin

Bei der in sehr vielen Gleitschirm- und Drachengurtzeugen verbauten Schließe Cobra des österreichischen Herstellers Austri-Alpin war in wenigen Einzelfällen ein Produktionsfehler aufgetreten. Der Fehler ist leicht zu erkennen, wenn man sein Gurtzeug und die Sicherheitsmitteilung checkt:

www.dhv.de/web/newsdetails/article/sicherheitsmitteilung-austri-alpin-gurtzeug-schliesse-cobra/

Alle bisher veröffentlichen Sicherheitsmitteilungen hier auf der Website des DHV:
www.dhv.de/web/piloteninfos/sicherheit-und-technik/sicherheit/sicherheitsmitteilungen/

Ist meine Schließe dabei?

4a

4b

5

4a und 4b | PL-Haken Gurtschlösser HSi51 und HSi510

von Finsterwalder-Charly

Eine fehlerhafte Verpressung des Schließmechanismus ist bei den PL-Haken von Finsterwalder-Charly in wenigen Einzelfällen aufgetreten. Betroffene Schließen können sich selbständig öffnen, wenn sie unbelastet sind. Betroffene Piloten können selbst feststellen, ob die Schließen an ihrem Gurtzeug fehlerhaft sind, indem sie die Sicherheitsmitteilung checken.

www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/files/2016/sicherheit/Sicherheitshinweis_PL__002_.pdf

5 | Sicherheitsmitteilung Woody Valley Gurtzeug-Schließen aus 2014

Schon etwas älter, aber an dieser Stelle muss auch daran erinnert werden: Die Fa. Woody Valley hat 2014 eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht, weil einige Gurtzeug-Schließen selbständig im Flug geöffnet haben. Besitzer von Woody Valley-Gurtzeugen vor Baujahr 2015 sollten, wenn nicht schon erfolgt, die entsprechende Sicherheitsmitteilung checken:

www.dhv.de/dbfiles/tmo/ltatexte/sicherheits-mitteilung_woody-valley_schliessen_de.pdf

Empfehlungen.....

Die selbsttägig verriegelnden Gurtzeug-Schließen haben offensichtlich ihre Schwachstellen. Verschleiß, Produktions-Toleranzen, Fertigungsfehler, Fehler bei der Handhabung, Schmutz, Eis, Schnee, all das kann, wenn auch bisher nur in Einzelfällen, zu einer Öffnung während des Fluges führen. Alle Gleitschirmpiloten sollten das im Hinterkopf behalten. Der Check vor dem Start sollte optisch (Verriegelungstasten beidseitig eingerastet?), akustisch (hat es hörbar Klick gemacht?) und handgreiflich (Zug an beiden Seiten der Schließen) erfolgen. Null-Toleranz gegenüber Funktionsstörungen (z.B. wenn mehrere Versuche erforderlich sind, damit die Schließe verriegelt, wenn diese wiederholt nur einseitig verriegelt oder wenn beim Zug-Check die Schließe öffnet). Wenn sich eine Schließe im Flug selbständig öffnet, das Gurtzeug nicht mehr verwenden. Zum Hersteller senden, um es inspizieren und Instandsetzen zu lassen.

....und Folgen

Die Ausbildungs- und Sicherheitskommission des Europaverbandes EHPU hat in ihrer diesjährigen Sitzung im Juni über die Angelegenheit beraten. Es wird eine schriftliche Aufforderung an die für die Normen (EN und LTF) zuständigen Stellen geben. Darin wird gefordert, dass ein zusätzlicher Funktionstest bei Gurtzeug-Prüfungen eingeführt wird. Es soll das einzelne Versagen (Öffnen in aufgerichteter Pilotenposition) jeder Schließe am Gurtzeug geprüft werden. Dabei muss ein Herausfallen des Piloten aus dem Gurtzeug unmöglich sein.

Anzeigen

DHV-Safety-Test
LTF A- und B-Gleitschirme

Folge 12 | Dieser Bericht baut auf den Artikel aus dem DHV-Info 174 auf, der auch im Web (www.dhv.de unter Sicherheit und Technik) nachzulesen ist.
Angaben zu den Bewertungskriterien, der Unfallrelevanz der getesteten Manöver, den Vorgaben der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) zu den Testmanövern und der Datenlogger-Technologie und andere Details sind in diesem Artikel aufgeführt. Das Team des DHV-Referats Sicherheit und Technik hat für die 12.Staffel des Sicherheitstests aktuelle LTF-A- und -B-Schirme am Markt gekauft und intensiv geprüft.
Folgende Gleitschirme wurden getestet:

Text Simon Winkler, Karl Slezak
Fotos Simon Winkler

Gerät	Safety-Class	Pilotenanforderungen	Gewichtsbereich Getestetes Startgewicht
AIRCROSS U-Prime 2 L LTF A	Safety Class 4 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 2 Steilspirale 2	Fähigkeit, Störungen im Ansatz zu erkennen, durch gezielte Reaktionen zu verhindern, bzw. deren Auswirkungen zu minimieren. Fortgeschrittene Flugerfahrung.	90-110 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus
UP Makalu 4 M LTF B	Safety Class 4 Seitliche Einklapper 4 Frontale Einklapper 3 Steilspirale 3	Fähigkeit, Störungen im Ansatz zu erkennen, durch gezielte Reaktionen zu verhindern, bzw. deren Auswirkungen zu minimieren. Fortgeschrittene Flugerfahrung.	85-110 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus
NOVA Ion 4 M LTF B	Safety Class 3 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 2 Steilspirale 2	Fähigkeiten, die teilweise über das in der Pilotenausbildung Vermittelte hinausgehen. Sicherheitstraining empfehlenswert. Regelmäßige Flugerfahrung.	90-110 Kg 95 kg Winkler 103 kg Kraus
OZONE Buzz Z5 ML LTF B	Safety Class 3 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 3 Steilspirale 3	Fähigkeiten, die teilweise über das in der Pilotenausbildung Vermittelte hinausgehen. Sicherheitstraining empfehlenswert. Regelmäßige Flugerfahrung.	85-105 kg 90 kg Winkler 100 kg Kraus

Die Testergebnisse für den Advance Alpha 6 und Epsilon 8 fehlen hier.

Der Hersteller Advance hat Antrag auf Einstweilige Verfügung angekündigt, weil er mit den Testresultaten nicht einverstanden ist. Da theoretisch ein Gericht ohne Anhörung des DHV eine Einstweilige Verfügung erlassen könnte, wollten wir die Auslieferung von 38.000 fertig gedruckten DHV-Infos nicht gefährden. Die Testberichte sind im Internet auf www.dhv.de unter Piloteninfos/Sicherheit und Technik/Safety-Class zu finden, solange keine Einstweilige Verfügung dagegen ergeht.

DHV SAFETY-CLASS TEAM

Karl Slezak

- Projektleitung und Initiator Safety-Class
- Datenauswertung und Controlling der Testergebnisse
- Gleitschirmflieger seit 1986
- Fluglehrer seit 1988
- Prüfer
- Sicherheitstrainer von 1989 bis 2001
- DHV Sicherheitsreferent seit 2001

Simon Winkler

- Testpilot Safety-Class 88-95kg
- Datenauswertung und Testbericht
- Gleitschirmflieger seit 2003
- Fluglehrer seit 2010
- Acro-PWC Teilnahme seit 2010 (#10 CIVL World Ranking 2016)
- Sicherheitstrainer seit 2012 (ca. 14 Trainings pro Jahr)
- Praxisausbilder Fluglehrer seit 2014
- DHV-Testpilot seit 2013
- Diplom Touristikkaufmann / Bachelor of Arts in Tourismusmanagement

Jürgen Kraus

- Testpilot Safety-Class 100-110kg
- Gleitschirmflieger seit 1986
- Drachenflieger seit 1988
- Fluglehrer seit 1989
- Prüfer
- Sicherheitstrainer Campus Annecy (ca. 14 Trainings pro Jahr)
- Mitbegründer Skywalk Paragliders
- Ehem. Testpilot bei namhaften Hersteller

DHV Safety-Class

So testen wir

Zwei Testpiloten prüfen den Gleitschirm in allen Testflugmanövern. Die Testflüge erfolgen innerhalb des zulässigen Gewichtsbereiches. Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, werden stets die gleichen mustergeprüften Gurtzeuge verwendet (keine Liegegurtzeuge).Grundlage der Testflugmanöver sind die Prüfvorschriften für Gleitschirmtests nach der Europäischen Norm (EN 926-2.2013). Bei den DHV-Safety-Tests werden diese Prüfvorschriften so streng wie möglich angewandt. Bewertet werden die Manöver seitliche Einklapper, frontale Einklapper und Steilspirale. Das Verhalten bei den anderen getesteten Flugmanövern wird angegeben und beschrieben, aber nicht bewertet. Seitliche Einklapper, unbeschleunigt und beschleunigt: Die Einklapper werden so groß, wie es das am Untersegel markierte Messfeld erlaubt ausgeführt, mit steilstmöglicher Knicklinie innerhalb des Messfeldes. Es werden nur solche Einklapper gewertet, die komplett von der Eintrittskante bis zur Hinterkante innerhalb des Messfeldes liegen. Einklapper, deren Größe über das Messfeld hinausgehen, werden nicht bewertet. Im Einzelfall, wenn das Geräteverhalten auf solche Einklapper markant anspruchsvoller wird, kann eine Erwähnung im Testpilotenkommentar erfolgen. Praktischer Hintergrund: In der Praxis generieren seitliche Einklapper, die den Schirm mit steiler Knicklinie bis über die Hinterkante deformieren, das anspruchsvollste Geräteverhalten. Dies ist aus Unfallanalysen und Unfallvideos bekannt. Frontklapper, unbeschleunigt und beschleunigt: Es wird das Verhalten bei Frontklappern mit ca. 50% Flächentiefe (Vorgabe der EN-Prüfvorschriften: mindestens 50%) und zusätzlich mit der maximal erreichbaren Flächentiefe geprüft, die das Gerät vorgibt. Praktischer Hintergrund: Besonders bei sehr großen Frontklappern (70-100% Flächentiefe) zeigt sich in der Praxis oft ein stark vom LTF/EN-Prüfergebnis abweichendes Geräteverhalten, wie z.B. stabile Frontklapper, Frontrosetten, Verhänger. Ob das geprüfte Gerät Tendenzen zu solchem Verhalten zeigt, soll durch die Testvorgabe „maximal erreichbare Flächentiefe“ geprüft werden.

Steilspirale: Hier wird nach den Testvorgaben der LTF 91-09 (Verhalten bei einer Steilspirale mit 14 m/s) und nach denen der EN 926-2.2013 (Ausleitung nach zwei voll entwickelten Spiralumdrehungen) geprüft und bewertet. Zudem wird zusätzlich eine Ausleitung in neutraler Pilotenposition vorgenommen. Das Verhalten des Schirmes bei dieser Ausleitung wird nicht für die Klassifizierung herangezogen, aber im Testpilotenkommentar erwähnt. Praktischer Hintergrund: Die Steilspirale ist ein sehr komplexes Flugmanöver, dessen Verhalten von vielen Parametern beeinflusst wird (Einleitart, Verhalten des Piloten auf die G-Kräfte, Ausleitmethode). Mit der Prüfung von zwei flugtechnisch unterschiedlichen Spiralarten und drei verschiedenen Ausleitvarianten soll das Verhalten des Gerätes möglichst breit ermittelt werden, um mögliche Schwachpunkte zu erkennen. Die bei den Testflügen verwendeten Datenlogger zeichnen Nick,-Gier- und Rollwinkel, Flug- und Sinkgeschwindigkeit, Dynamik (Nickwinkelgeschwindigkeit), G-Last und Höhenverlust auf. Die Daten werden mit den GoPro- und Bodenkamera-Daten synchronisiert. Die Auswertung aller Daten und Aufzeichnungen erfolgt im Experten-Team. Zur Bewertung und Einstufung in die DHV-Safety-Klassen werden die Datenauswertung und die Testpilotenbewertungen zusammengeführt. Die Gleitschirme werden nach ihrer Marktrelevanz ausgewählt. Der DHV kauft die Geräte am Markt ein. Im Regelfall wird die meistverkaufte, mittlere Gerätegröße zum Test gewählt. Die Safety Class-Einstufung der geprüften Gleitschirme gilt nur für die getestete Größe.

Der DHV Safety Test ist weitaus strenger als der gesetzliche Mindeststandard (Musterprüfung nach LTF), weil härtere Bewertungskriterien angewandt werden. Der DHV hat im Internet auf der Safety-Class Seite auch das Handbuch für Testpiloten veröffentlicht, mit genauer Angabe welche Bewertungskriterien zu welcher Einstufung führen. Zudem hat der DHV den Herstellern schon im Februar 2016 angeboten, gemeinsam die Datenlogger-Technik weiter zu entwickeln, um sie für jedermann mit einfachem Bedienkomfort verfügbar zu machen.

Der DHV würde gerne das strenge Niveau der DHV Safety-Class Tests auch in den LTF verwirklicht sehen. Da aber die LTF das EN-Testverfahren erlaubt, kann der DHV nicht hinreichend Einfluss nehmen. In der maßgeblichen EN-Arbeitsgruppe stellen die europäischen Hersteller die Mehrheit und können somit die Normen nach eigenen Interessen gestalten, ohne die Verbraucherschutzseite ausreichend zu berücksichtigen.

Flugmanöver/ Extremflugverhalten

Alle Flugmanöver wurden mit Datenloggern und GoPro- sowie Bodenkamera dokumentiert. Die Flugtests wurden von den DHV-Testpiloten Jürgen Kraus und Simon Winkler durchgeführt.

Seitliche Einklapper

AIRCROSS U-Prime 2 L	Höhen-verlust in m	Nick-Winkel in°	Max. Nick-Winkelgeschwind. in°/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Note
unbeschleunigt	-35	-60	65	<2,5	180	-10	Safety Class 2
beschleunigt	-39	-65	75	<2,5	270	-14	Safety Class 4

Seitenklapper unbeschleunigt: Flächentief und steile Knicklinie - aber wenig spannweite

Seitenklapper beschleunigt: Klapper an die große Messfeldgrenze

Deutliches Vornicken führt zu Gegen-klappern zwischen 30% und 40%

Beschleunigt sowie unbeschleunigt lässt sich der **Aircross U-Prime 2 L** flächentief mit steiler Knicklinie klappen.
Unbeschleunigt sind Klapper an den Messfeldobergrenze schwer durchführbar. Der Schirm reagiert mit moderatem Wegdrehen aber deutlichem Vornicken. Bei beschleunigten Klappern kommt es zu Beginn zu einem schnellen Wegdrehen mit darauffolgender Verlangsamung. Das maximale Vornicken liegt beschleunigt bei ca. 65° und damit an der Untergrenze von Safety Class 4. Mehrmals traten durch das Vornicken Gegenklapper von ca. 30-40% ohne Richtungsänderungen auf. Der Schirm klappt und öffnet stets weich, Zelle für Zelle. Das Wegdrehen liegt zwischen 180°-270°.

UP Makalu 4 M	Höhen verlust in m	Nick-Winkel in°	Max. Nick-Winkelgeschwind. in°/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in°	Vsink Maximal m/s	Note
unbeschleunigt	-39	55-60	60	<2,5	-200	-14	Safety Class 3
beschleunigt	-39	60-70	90	<2,5	180-270	-14	Safety Class 4

Unbeschleunigt wehrt sich der Makalu gegen große De-formationen. Das Vornicken ist langsam, aber moderat.

Beschleunigt klappt der Makalu4 flächentief und steil. Das Vornicken war nur etwas zügiger. Die Nickwinkel deutlicher.

Der UP Makalu 4 M ist einfach an die große Messfeldgrenze mit hoher Flächentiefe zu klappen. Bei einem Startgewicht von 95 kg ließ sich der Schirm flächentiefer als bei einem Startgewicht von 105 kg klappen.
Unbeschleunigt nickt der Schirm langsam aber weit nach vorne. Das Vornicken liegt zwischen 55° und 60°.
Beschleunigt erfolgt das Vornicken etwas zügiger aber immer noch moderat. Der Schirm nickt dabei ebenfalls weit nach vorne. Der Nickwinkel beträgt 60-70°. Meist öffnet der Schirm unbeschleunigt und beschleunigt zwischen 90 und 120°. Das gesamte Wegdrehen liegt zwischen 180° und maximal 270°. Der Schirm klappt und öffnet stets weich.

NOVA Ion 4 M	Höhen verlust in m	Nick-Winkel in°	Max. Nick-Winkelgeschwind. in°/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in°	Vsink maximal m/s	Note
unbeschleunigt	-35	55-60	75	<2,5	180	-11	Safety Class 2
beschleunigt	-39	-60	85	<2,5	180-230	-14	Safety Class 3

Seitenklapper unbeschleunigt mit flacher Knicklinie

Steile Knicklinien bei unbeschleunigten Klappern bleiben an der kleinen Messfeldgrenze

Beschleunigte Klapper waren leicht an die große Messfeldgrenze zu bringen.

In der Simulation klappt der Nova Ion 4 M sehr weich. Es sind flächentiefe Einklapper ohne spezielle Zugtechnik und Zugrichtung möglich. Klapper mit sehr steiler Knicklinie bleiben am unteren Messfeldrand. Am oberen Messfeldrand bleibt die Knicklinie bei etwa 45°. Nach der Deformation dreht der Ion 4 mit moderater Geschwindigkeit weg.
Unbeschleunigt liegt der maximale Vornickwinkel zwischen 55° und 60°. Beschleunigt liegt der Nickwinkel stets bei 60° und damit an der Grenze zur nächst höheren Safety Class 4. Der Schirm ist nach maximal 120° wieder vollständig geöffnet. Das gesamte Abdrehen liegt zwischen 180° und maximal 230°. Bei sehr großen, flächentiefen Einklappern kann es zu impulsiven Öffnungen kommen. Dabei kommt es zu keiner Dynamiksteigerung. Der Schirm öffnet zügig von der Hinterkante des Außenflügels aus. Das Vornicken und Wegdrehen ist dabei sehr gering.

OZONE Buzz Z5 ML	Höhen verlust in m	Nick-Winkel in°	Max. Nick-Winkelgeschwind. in°/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in°	Vsink maximal m/s	Note
unbeschleunigt	-35	-55	70	2,5-2,9	-220	-14	Safety Class 3
beschleunigt	-39	-60	85	2,5-2,9	-180	-14	Safety Class 2

Seitenklapper unbeschleunigt: Große flächentiefe Deformationen. Die Reaktionen blieben stets klassengerecht.

Mehr Flächentiefe bei den beschleunigten Seitenklappern und weniger Wegdrehen als unbeschleunigt. Dafür zeigt er ein weiteres Vornicken.

Trotz der störungsresistenten und klappstabilen Kappe lässt sich der Ozone Buzz Z5 ML in der Simulation sehr leicht klappen.
Unbeschleunigt waren flächentiefe Klapper an der großen Seite des Messfeldes möglich. Der Schirm entleert die deformierte Seite sauber. Die offene Seite geht nach dem Klapper verzögert auf die Nase und nickt maximal 55° vor. Nach 90° ist der Flügel meist komplett geöffnet und dreht dann nochmals 90-120° nach. Das gesamte Wegdrehen liegt bei maximal 220°.
Beschleunigt wurden die Klapper etwas flächentiefer. Der Schirm dreht ohne Verzögerung auf die Klapperseite und nickt dabei maximal 60° vor. Damit befindet er sich an der Grenze zur nächst höheren Safety Class 4. Erstaunlicherweise dreht der Buzz Z5 bei beschleunigten Klappern weniger weit weg als unbeschleunigt. Er ist nach 90° wieder komplett geöffnet. Das gesamte Wegdrehen beträgt maximal 180°.

Frontale Einklapper

AIRCROSS U-Prime 2 L	Höhenverlust in m	Abkippen in Grad	Vornicken in Grad	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-39	<30	<30	0	<10	Safety Class 2
beschleunigt	-30	30-45	<30	0	-10	Safety Class 2

Unbeschleunigter Frontklapper: Maximal erreichbare Klapptiefe von 70%.

Vollbeschleunigte Frontklapper: 100% Einklapptiefe ist möglich. Der Schirm zeigt selbst hier wenig Dynamik.

Der Aircross U-Prime 2 L klappt unbeschleunigt nur schwer flächentief. Die maximale Einklapptiefe lag bei 70%. Die Öffnung erfolgt zügig. Das Abkippen und Vornicken ist sehr gering. Allgemein zeigt der Schirm hier wenig Dynamik. Beschleunigt sind flächentiefe Einklapper möglich. Auch hier zeigt der Schirm wenig Dynamik. Er öffnet zügig von der Mitte beginnend und fährt sofort an. Die Ohren öffnen minimal verzögert und bremsen das Vornicken.

UP Makalu 4 M	Höhen-verlust in m	Abkippen in Grad	Vornicken in Grad	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-35	-30	-30	0	-10	Safety Class 2
beschleunigt	-49	-45	-45	0	-13	Safety Class 3

Beschleunigt sowie unbeschleunigt lässt sich der Makalu4 flächentief klappen. Die Öffnung erfolgt zügig von der Mitte beginnend.

Stabiler Frontklapper mit stabiler Frontrosette: Dieses Verhalten zeigte der Schirm einmal im Test.

Unbeschleunigt lässt sich der UP Makalu 4 M nicht zu 100% einklappen. Der Schirm öffnet schnell und fährt zügig an. Dabei öffnet sich die Mitte des Flügels zuerst und die Ohren öffnen minimal verzögert. Beschleunigt ist der Einleitewiderstand sehr hoch und der Schirm sehr klappstabil. Der Schirm lässt sich zu 100% Flächentiefe einklappen. Die Öffnung erfolgt ebenfalls zügig. Der Schirm tendiert bei 100% Flächentiefe zur Frontrosette. Einmal kam es im Test zu einem stabilen Frontklapper mit stabiler Frontrosette, welche über einen einfachen Piloteneingriff zu öffnen war.

NOVA Ion 4 M	Höhenverlust in m	Abkippen in Grad	Vornicken in Grad	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-39	30-45	<30	0	-10	Safety Class 2
beschleunigt	-39	30-45	<30	0	-10	Safety Class 2

Unbeschleunigte Frontklapper sind mit deutlicher Flächentiefe möglich. Der Schirm zeigt hier keine Überraschungen

Vollbeschleunigt öffnet der Schirm etwas zügiger. Die Reaktionen sind klassengerecht.

Unbeschleunigt wie beschleunigt sind in der Simulation flächentiefe Klapper mit dem Nova Ion 4 M möglich. Der Schirm klappt dabei weich und mit wenig Dynamik. Das Abkippen sowie Vornicken ist moderat. Der Gleitschirm öffnet in der Mitte stets zügig. Die Ohren öffnen leicht verzögert. Der Gleitschirm fährt zügig an. Werden nur kleine Klapper gezogen, neigen die Stabilobereiche zu sehr schnellem Öffnen. Dies sorgt für eine leichte, aber problemlose Frontrosetten-Tendenz. Dies sollte im Sicherheitstraining beachtet werden. Eine Verhänger-Tendenz war nicht festzustellen.

OZONE Buzz Z5 ML	Höhenverlust in m	Abkippen in Grad	Vornicken in Grad	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-35	30-45	<30	0	<10	Safety Class 2
beschleunigt	-49	30-45	<30	0	-12	Safety Class 3

Frontklapper sind auch unbeschleunigt mit großer Flächentiefe erfliegbar.

Die Öffnung erfolgt von der Mitte beginnend. Die Ohren folgen verzögert.

Vollbeschleunigt klappt der Schirm sehr flächentief und öffnet zügig.

Einmal kam es im Test bei etwa 70% Flächentiefe zu einem stabilen Frontklapper...

...welcher durch einen einfachen Piloteneingriff aktiv geöffnet wurde.

Unbeschleunigt wie beschleunigt waren 100% Frontklapper mit dem Ozone Buzz Z5 ML möglich. Der Schirm klappt weich und nickt mäßig weit zurück. Die Mitte der Kappe öffnet dabei zügig und fährt sofort an. Die Ohren bleiben etwas länger eingeklappt und dämpfen das Vornicken. Sie öffnen verzögert, aber selbstständig.
Vollbeschleunigt erfolgt die Öffnung der gesamten Kappe etwas verzögert. Erst wenn die Kappe wieder über dem Piloten ist, öffnet die Mitte zuerst und fährt sofort an. Die Ohren öffnen leicht verzögert, aber selbstständig. Je nach Einleitung tendiert der Schirm trotz symmetrischer Deformation zur Frontrosette nach vorn. Bei 100% Einklapptiefe in der Flügelmitte und etwa 70% Einklapptiefe der Außenflügel kam es einmal zu einem nicht-reproduzierbaren stabilen Frontklapper, der durch einen einfachen Piloteneingriff geöffnet wurde.

Steilspirale

Gerät	Vsink in m/s nach 360° 720° Maximal	G-Force in G 360° 720° Maximal	Höhenverlust in m nach 360° 720°	Höhenverlust in m Freigeben der Bremsen bis Normalflug	Verhalten nach Freigeben der Bremsen	Bemerkung
LTF A						
AIRCROSS U-Prime 2 L	8 14 17	2 3 3,5	30 70	20	Sofortige Verlangsamung der Sinkgeschwindig-keit - keine Beschleunigung. Übergang in den Normalflug nach 90-180°	Schirm zeigt sehr gutmütiges Spiralverhalten. Der Aircross U-Prime 2 L geht moderat in die Spirale. Die Sinkwerte des Schirmes bleiben klassengerecht. Nach dem Freigeben der Bremsen kommt es zu keiner Beschleunigung und der Schirm beginnt sofort Sinkgeschwindig-keit zurück zu nehmen. Das Nach-drehen ist sehr kurz und meist unter 180°.
LTF B						
UP Makalu 4 M	7 13 21,5	2 3,5 3,5	20 55	30	Kurze Beschleunigung von 3m/s mit anschließendem sofortigen Aufrichten. Übergang in den Normalflug nach 180°-360°.	Der UP Makalu 4 M lässt sich zügig in die Spirale bringen. Bei höheren Sink-werten beginnt der Schirm an der Eintrittskante des Außenflügels einzu-dellen. Somit waren bei gezogenen Bremsen keine höheren Sinkwerte als ca. 18m/s zu erfliegen. Nach dem Frei-geben der Bremsen dreht der Schirm maximal 360° nach. Bei 95 kg Startgewicht sogar nur maximal 180°. Die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich nach dem Freigeben der Bremsen kurz-zeitig um weniger als 3 m/s auf 21 m/s.
NOVA Ion 4 M	8 14 18	2,5 3 3,5	30 80	30	Kurze Beschleunigung von 3m/s mit anschließendem sofortigen Aufrichten. Übergang in den Normalflug nach 180°-360°.	Der Nova Ion 4 M ist einfach und in weniger als 360° in die Spirale zu bringen. Durch Deformationen der Ohren am Innen- und Außenflügel in der Spirale sind Sinkwerte von 18 m/s nicht überschritten worden. Nach dem Freigeben der Bremsen erfolgt keine Erhöhung der Sinkwerte und der Schirm leitet sofort nach dem Freigeben aus. Das maximale Nachdrehen liegt bei 180°. Selbst bei einer Fixierung des Körpergewichts auf der Kurveninnen-seite leitet der Schirm nach dem Frei-geben der Bremsen selbstständig aus.
OZONE BuzzZ5 ML	6 14 18	1,7 3,5 4,5	20 75	50	Beschleunigung von 3m/s mit anschließendem sofortigen Aufrichten. Übergang in den Normalflug nach 180°-360°.	Der Ozone Buzz Z5 ML lässt sich leicht in steile Kreise bringen. Für den Übergang in die Steilspirale benötigt er nochmals einen Input auf der Innenbremse. Die Zunahme der Sinkgeschwindigkeit erfolgt moderat. Der Pilot wird während der Spirale deutlich auf die Kurvenaußenseite gedrückt. Die Fliehkraft (G-Kraft) ist für diese Klasse relativ hoch. Nach dem Freigeben der Bremsen beschleunigt der Schirm kurz um 3 m/s und leitet dann nach 180° selbstständig aus.

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND e.V. im DAeC
Fachverband der Drachenflieger und Gleitschirmflieger in der Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee, Tel. 08022/9675-0, Fax -99, dhv@dhv.de, www.dhv.de

Versicherungsantrag Haftpflicht „PLUS“

Vor- und Familienname_____

DHV-Mitgliedsnummer_____ Geburtsdatum_____

Anschrift_____

Ich beantrage die angekreuzte Versicherung über den Gruppen-Versicherungsvertrag des DHV mit der HDI-Gerling Industrie Versicherung AG für **DHV-Mitglieder**. Falls ich bei der angekreuzten Versicherung kein Datum eingesetzt habe, soll die Versicherung zum sofortigen Zeitpunkt in Kraft treten.

☐ **Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel – Haftpflicht „PLUS“**
Deckungssumme 1.500.000 € pauschal für Personen und Sachschäden

- inkl. Erhöhung der Bergungskostenversicherung von 2.500 € auf 10.000 € je Bergungsfall
- inkl. Vermögensschadenversicherung bis 15.000 € je Schadenereignis

Bitte beachten Sie hierzu Rückseite/Seite 2 des Antrages „Bedingungen und Erläuterungen“!

☐ ohne Selbstbeteiligung (SB) Jahresprämie 55,20 €

☐ mit 250 € Selbstbeteiligung je Sachschaden Jahresprämie 46,60 €
(gilt nicht für versicherte Bergungskosten)

Versicherungsschutz gewünscht ab (Datum)_____

☐ **Gesetzliche Halter-Haftpflicht nur für Gleitsegel – Haftpflicht „PLUS“**
Deckungssumme 1.500.000 € pauschal für Personen- und Sachschäden

- inkl. Erhöhung der Bergungskostenversicherung von 2.500 € auf 10.000 € je Bergungsfall
- inkl. Vermögensschadenversicherung bis 15.000 € je Schadenereignis

Bitte beachten Sie hierzu Rückseite/Seite 2 des Antrages „Bedingungen und Erläuterungen“!

☐ ohne Selbstbeteiligung (SB) Jahresprämie 49,40 €

☐ mit 250 € Selbstbeteiligung je Sachschaden Jahresprämie 43,70 €
(gilt nicht für versicherte Bergungskosten)

Versicherungsschutz gewünscht ab (Datum)_____

Ort, Datum _____ **Unterschrift** _____

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige den Deutschen Hängegleiterverband e.V. die jährlich fälligen Versicherungsprämien von meinem

Konto-Nr. _____ bei Bankinstitut _____

Bankleitzahl _____ einzuziehen.

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

Das rechnet sich!

1 Bergung:
1,75 std (105 min á 60 €/min)
inkl. Ortung/Suche
3 Anflugversuche
1 Crew und Notarzt

Pauschal **15 Euro***

*** Die zusätzliche Halter-Haftpflicht „PLUS" (inklusive der Versicherung der Bergekosten bis max. 10.000,– € für nur 15,– € Jahresbeitrag).**

Spätestens bei der Rechnung über die Bergung kann man noch einmal „aus allen Wolken" fallen. Kaum jemand weiß, dass bei einem Helikoptereinsatz im Ausland oder nahe der Grenze die Versicherungssumme der DHV-Standardversicherung für eine aufwendige Suche und Rettung per Heli nicht immer ausreichend sein muss. Die Halterhaftpflichtversicherung Haftpflicht „PLUS" sichert für den zusätzlichen Jahresbeitrag von nur 15,– € ein höheres Bergekostenrisiko bis max. 10.000 € ab.

Mehr Infos beim DHV unter 0 80 22 / 96 75-0, unter mitgliederservice@dhv.de oder auf DHV.de

DHV HDI GERLING

www.dhv.de

Wiggis-Flug: Ganz links ein Teil der Churfirsten, der massive Klotz rechts ist der dreigipflige Mürtschenstock.

Wiggis - hoch über dem Klöntalersee

Der 2.282 Meter hohe Wiggis ist einer von zahlreichen Glarner Flugbergen

Text: Werner Bösch | Fotos: Andreas Busslinger

Kaum ein Schweizer Kanton offeriert derart viele Flugmöglichkeiten von recht einfach zu erreichenden Berggipfeln wie Glarus. Es muss ja nicht das Highlight Tödi sein, bieten sich doch etliche Voralpengipfel mit Höhendifferenzen zwischen 800 und 1.800 Metern im absolut machbaren Bereich an. Für den Wiggis gilt es, knapp 1.500 Meter zu überwinden.

Im Kanton Glarus gibt es weit höhere Gleitschirmstartplätze, denken wir nur an den höchsten Glarner, den Tödi mit 3.614 Meter ü. Meer oder das 2.904 Meter hohe Vrenelisgärtli im Glärnisch-Massiv. Beides sind jedoch Zweitagesunternehmen mit Übernachtung in der Fridolins- bzw. Glärnischhütte. Wer lieber mit einer Eintagestour liebäugelt und entsprechend weniger Ausrüstung mitzuschleppen hat, ist mit einer ganzen Reihe von tiefer gelegenen Gipfelzielen bestens bedient. Die Wiggis-Tour mit Flug nach Netstal, Riedern oder Glarus hat's uns angetan. Ein ruhiger Herbsttag ist die beste Garantie für ein erfolgreiches Gelingen.

Ausgangspunkt: Klöntal westlich von Glarus.

Wer mit dem PKW anreist, biegt in Riedern Richtung Klöntal ab. In gut zehn Minuten ist der Parkplatz unterhalb des Staudamms des 3.3 Quadratkilometer großen Klöntalersees erreicht. Im Herbst ist es da noch recht lange schattig, doch der Wiggis-Hang ist südlich exponiert, will heißen: T-Shirt bereit halten und Getränke ganz oben im Packsack. Gleich nach dem Startpunkt auf 820 Meter ü. Meer geht's gleichmässig bergan, über Paulisberg gewinnt man in den ersten Sonnenstrahlen rasch an Höhe. Mehr und mehr wird der Blick hinüber zum Vorder Glärnisch - auch ein toller Flugberg - frei. Wir erfreuen uns an der Wärme und erreichen nach einem kurzen Schwatz mit einem Ferienhütten-Besitzer Planggen auf gut 1.400 Meter ü. Meer. Ein Schluck aus der Flasche, dann gibt's eine gut zehnminütige horizontale Querung, immer im T2-Gelände, bis der nächste steilere Aufschwung kommt. Nach etwa zwei Stunden ist die Alp Mittler Stafel auf 1.706 Meter erreicht. Packsäcke deponieren, Aussicht genießen, darüber plaudern, dass hier oben 1799 französische Truppen gegen eine Armee des russischen Generals Suworow gekämpft haben. Unvorstellbar! Und wir mit unserem 6 Kilogramm-Rucksäcklein.... Käme man direkt von Netstal via Unter Stafel hierher, würde sich die Gesamthöhendifferenz auf immerhin 1.822 Meter belaufen.

Wir halten Ausschau nach dem Weiterweg. Noch fehlen knapp 600 Meter HD. Schon bald geht der breite Weg in einen engen Geröllhaldenpfad über. Sagt doch einer meiner Mithiker and flyer: „Ändlich gohts oppsi!“ Und ob! Die Landschaft hier oben ist karg, doch umso bizarrer; Felsformationen regen zum Staunen an, der Tief- und Rundblick ist phänomenal. Jetzt kommt wieder offeneres Gelände, der Gipfel des Wiggis ist zum Greifen nahe. Mit dem Erreichen des 2.282 Meter hohen obersten Punktes mit Kreuz ist das Glücksgefühl perfekt. Händedruck, Abwischen der Schweißperlen, Durchatmen, Genießen. Gerade beim Eintreffen auf der höchsten Kuppe hebt ein Gleitschirm ab, macht schon bald Höhe, gleitet Richtung Wägital, kommt zurück und quert das Haupttal zum Fronalpstock hinüber. Und das im Oktober! Wir verpflegen uns, erkennen auf dem Nachbargipfel Rautispitz (2.281 m, auch ein Flugberg, erreichbar vom nördlicher gelegenen Oberseetal) bestimmt an die 50 Personen. Was für ein Herbst, die Sicht ist fast grenzenlos! Von diversen Gipfelbesuchern fürs nicht-Hinunterlaufen-müssen bewundert, machen wir unsere Gleitschirme startbereit. Sogar der Wind stimmt, wir können die Advance Pi2-Segel rückwärts aufziehen und in wenigen Sekunden sind alle drei Schirme in der Luft. „Jupi“ hier, „Heissassa“ dort. Und die wehmütigen Blicke der Wanderer.... Wir können gut damit leben. In der Tiefe liegt der Klöntalersee, dessen Wasser seit 1908 zur Energiegewinnung verwendet wird. Man versteht, wenn man lautlos über diesem besonderen Glarner Tal schwebt, dass Carl Spitteler einmal gesagt hat: „Wer seine Einsamkeit ein einziges Mal bei günstigem Licht geschaut, kann das Bild zeitlebens nicht mehr vergessen.“

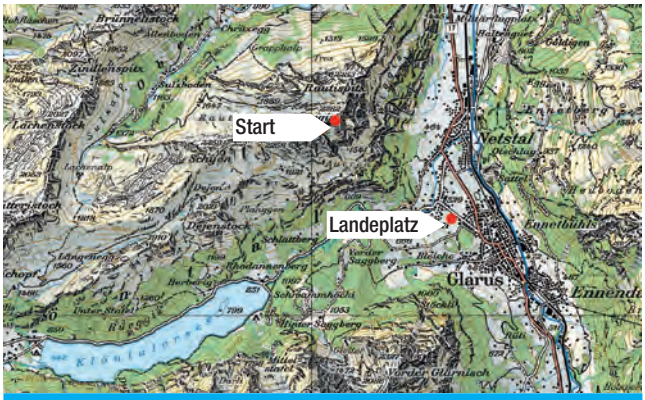
Die Südflanke des Wiggis ist steil, mit Wäldern und Felswänden durchsetzt und bietet auch im Herbst des Öfteren ganz brauchbare Thermik an, sanfte Herbstthermik eben. Bei genügend Höhe kann das breite Tal der Linth überflogen und zum Fronalpstock geglitten werden, wo am Nachmittag die Chancen zum Soaren gar nicht schlecht stehen. Doch auch ein reiner 1.500 Meter-Gleitflug hat’s in sich. Zur Auswahl stehen x-Landeplätze: Wer direkt beim Staudamm des Klöntalersees landen will (ca. 10 Minuten vom Parkplatz entfernt), muss gut einteilen; die großen Wiesen um das Dörfchen Riedern lassen viel mehr Spielraum zum Landen zu. Mit Autostopp ist man bald zurück beim Auto, zudem gibt es Postautokurse ins Klöntal. Wer dem Wiggis einen Besuch abgestattet hat, weiß eines: Ich komme bestimmt wieder. Einmal Wiggis - wieder Wiggis!

Der knapp 3.000 Meter hohe Glärnisch wirft seinen Schatten: Mit den wendigen Bergschirmen lässt sich mühelos ins Tal von Glarus abgleiten.

Bitte beachten!

Hike&Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekannten Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Travel&Training Hike&Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.

Geschafft: Flieger und Nichtflieger teilen sich den 2.283 Meter hoch gelegenen Wiggis-Gipfel.



Wiggis-Kurzinfo

Lage	Schweiz, Kanton Glarus, Klöntal
Anreise:	Von Zürich auf A3, Ausfahrt Glarus/Klausenpass, nach Netstal
	rechts ins Klöntal abbiegen
	Von Chur-Sargans auf A3, gleiche Ausfahrt
Ausgangspunkt:	Dorf Riedern passieren, von da ca. 5 Kilometer bis Parkplatz etwa
	250 Meter vor Staudamm Klöntalersee Staudamm Klöntalersee
	ca. 850 m ü. M. Aufstieg im T2-Gelände dauert rund 4 Stunden.
Infos zur Region:	www.glarus.ch
Höhenunterschied	1.462 Meter
Startrichtung	S/SE/SW
Startplatz	Mittelsteile Wiese unterm Gipfel, kaum Steine. Einfach, auch
	für Tandem gut geeignet.
Landeplatz	Riedern (große Wiesen südöstlich Dorf)
	Netstal (westlich vom Dorf). Beide Landeplätze sind einfach
Flugalternativen:	Gumen (2.256 m) und Schijen (2.258 m), beide westlich des
	Wiggis in derselben Kette. Vorder Glärnisch (2.327 m) ab
	Schwammhöchi, ca. 4.5 Std im T3-Gelände (nur, wenn trocken!).
	Rautispitz (2.283 m) vom Obersee aus in rund 3 Stunden.
Karten:	CH-Landestopografie
	1:25000 Blatt Klöntal
	1:50000 Blatt Lachen
	T2: SAC-Wanderskala. Weg mit durchgehender Trasse, Gelände
	teilweise steil. Etwas Trittsicherheit wird verlangt.
	Markierung rot-weiß-rot

Anzeige

independence
paragliding

Paragliding equipment since 1990

GLEITSCHIRME

GURTZEUGE

RETTUNGSSYSTEME

ZUBEHÖR

fly it your way

www.independence.aero

Regionalversammlungen

Themen und Vorträge

Für alle Mitglieder

Video-Highlights 2016

Filmemacher und DHV-Vorstand Charlie Jöst zeigt unseren Luftsport von seiner schönsten Seite.

XC in den Regionen

Streckenpiloten aus den Regionen berichten über spannende Flüge:

Region Nord und Mitte:
Dr. Markus Kaup
➔ Stufenschlepp im flachen Land

Region Ost:
Robert Bernat
➔ Kreuz und quer über Brandenburg

Region Südwest:
Matthias Wehrle
➔ Jeder Baum ist dein Freund – XC über dem Schwarzwald

Region Südost:
Christian Lobensommer
➔ Von Bad Reichenhall über den Alpenhauptkamm und zurück

Innovationen bei Schleppwinden

Der DHV Windenschleppexperte Horst Barthelmes berichtet über neue Entwicklungen.

Gelände und Luftraum

Erfolgsgeschichten für neue Gelände. Diskussion und Beispiele zu neuen Startplätzen in den Regionen und aktuelle Luftraumthemen mit Björn Klaassen – DHV Flugbetrieb.

Orte und Daten

www.dhv.de/web/verband/dhv-versammlungen/

Regionalversammlung Nord
1. Oktober 2016
Hochschule Bremen, Zentrum für Medien- und Informationstechnologie, Raum 409, Flughafenallee 10, 28199 Bremen
Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.

Regionalversammlung Mitte
8. Oktober 2016
Schlossberghalle Kobern-Gondorf, Lennigstraße 12, 56330 Kobern-Gondorf.
Ausrichter: Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V.

Regionalversammlung Südwest
15. Oktober 2016
Gasthof Krone-Post, Talstraße 8, 79263 Simonswald
Ausrichter: GSC Lenticularis e.V.

Regionalversammlung Südost
22. Oktober 2016
Oberer Wirt, Erlenstraße 8a, 85110 Kipfenberg, Irlahüll
Ausrichter: Drachenfliegerclub Ingolstadt

Regionalversammlung Ost
23. Oktober 2016
Gasthaus "Zur Erholung", Hauptstraße 3, 99338 Gossel
Ausrichter: Luftsportverein Crawinkel

FOTO: MARTIN SCHEEL

Jahrestagung 2016

Die Jahrestagung findet am **19.11.2016** im Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau statt.

Nur für Delegierte

Beginn 13:00 Uhr

Der DHV-XC Sportlertag mit Siegerehrungen und Vorträgen findet am **20.11.2016** im Schlossbrauhaus Schwangau, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau statt.

Für alle Mitglieder

Beginn 10:00 Uhr

FOTO: TOURIST-INFORMATION SCHWANGAU

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!

Name des Vollmachtgebers: Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum Unterschrift des Vollmachtgebers

XC-Tagebuch 2016

--> bis zum 24. Juni

Auf Strecke gehen, unbekannte Berge und Landschaften erkunden, neue Ziele erreichen, Unerwartetes erleben. Der Traum vieler Piloten, die nicht nur Thermik fliegen, sondern auch den Hausbart verlassen wollen. Dazu bedarf es ein gehöriges Maß an Leidenschaft, Motivation, Ehrgeiz und – besonders, wenn man beruflich eingebunden ist – ein optimiertes Zeitmanagement.

Wir haben Torsten Hahne gebeten, uns in Form eines Tagebuches ein wenig bei seinen Streckenflügen im Verlauf dieses Jahres mitfliegen zu lassen.

Text und Fotos: Torsten Hahne

21. Mai
Paradise Lost

Europäischer Monsun. Fliegertristesse. Fast alle Streckenfluggebiete ertrinken seit Wochen im Dauerregen. Nur für diesen Samstag kündigt sich ein schwaches Zwischenhoch an und verspricht exzellentes XC-Wetter. Passend zu dem unbeständigen Wetter in diesem Jahr soll der Sonntag dann schon wieder schlecht werden.

Start am Hochstein oberhalb von Lienz.

Natürlich wollen alle XC-Piloten das erwartete kurze Wetterfenster nutzen und scharren mit den Hufen wie Rennpferde vor dem Start zum Galopprennen. In den modernen Medien wird der Hype kräftig befeuert, damit auch wirklich jeder mitbekommt, wo Streckenfliegen an diesem Ausnahmetag angesagt ist. Durch die vernetzte Internet community wird rasch ein flash mob an einem der XC Hot Spots der Alpen organisiert. Leider. Denn dieses Kleinod der Streckenflugszene erfreute sich zwar bereits in den letzten Jahren einer steigenden Beliebtheit. Ein Massenansturm in dem sensiblen und noch dazu in einem Naturschutzgebiet liegenden Fluggebiet blieb bis dato aber aus. Zu mühevoll der steile Anstieg über fast 800 Höhenmeter. Am Startplatz bin ich hier immer wieder völlig erschöpften Streckenflugaspiranten begegnet. „Einmal und nie wieder“, war die Aussage, die ich oft von ziemlich ausgepowerten XC-Aspiranten zu hören bekam. Und das war auch gut so. Nur so konnte das traumhafte Fluggebiet vor einer Überfrequentierung mit allen negativen Folgen bewahrt werden. Denn hier gab und gibt es keinen offiziellen Start- oder Landeplatz, keine Windsäcke, keine Fliegerbar, keine fliegerische Infrastruktur. Nur eine Duldung der überschaubaren Gruppe an Walk & Fly- und XC-Piloten.

Nun aber wird ein Taxi-Shuttle zum Gepäck- und teilweise sogar Personentransport organisiert. Was folgt ist allzu logisch. Die selektive Barriere des Walk vor dem Fly fällt weg. An diesem Samstag finden sich knapp 200 euphorisierte Streckenjäger an einem Waldparkplatz, der gerade mal Stellmöglichkeiten für 20 Autos bietet.

200 Piloten, die alle Parkplätze belegen, am Abend massenweise auf nicht abgemähten Wiesen landen, als Kurzgäste im eigenen Wohnmobil die Übernachtungszahlen im Tal nicht positiv beeinflussen und tragischerweise auch noch Rettungseinsätze (einen mit sehr traurigem Ausgang) auslösen, müssen von den Einheimischen logischerweise wie ein Heuschreckenschwarm wahrgenommen werden.

Negative Folgen durch eine möglicherweise strikt ablehnende Haltung der heimischen Bevölkerung sind abzusehen. Wie in anderen Fluggebieten auch, ist mit Wohlwollen der Ansässigen dauerhaft nur dann zu rechnen, wenn sich nachhaltig kommerziell positive Effekte für die Men-

schen vor Ort ergeben. Es bleibt abzuwarten, wie sich das entwickeln wird. Sonst gilt hier bald, wie leider auch für viele andere Startplätze, die erst überrannt und dann gesperrt wurden: Paradise Lost.

Karnische Alpen – wilde Landschaft

An dem Massenwahnsinn will ich mich auf jeden Fall nicht beteiligen und an dem möglichen Dolchstoß auch noch mitschuldig sein. Ich hab's lieber etwas ruhiger, möchte an diesem Tag aber natürlich auch auf Strecke gehen. Also suche ich mir gleich eine Alternative. Am besten als Walk & Fly, dann ist meine Frau auch dafür zu begeistern. Unsere Wahl fällt auf den Hochstein oberhalb von Lienz. Ein kurzweiliger Anstieg zum Startplatz und Ina kann noch ein paar Gipfel in der Nähe sammeln. Nur wenige, dafür aber gut gelaunte und völlig entspannte Locals sind an dem Startplatz in einer Waldschneise vor Ort. Der Einstieg in die Thermik ist etwas mühsam, die ersten 30 Kilometer durch viele kleine Talquerungen bei tiefer Basis recht zeitraubend. Spätestens ab dem Helm, mit dem Panorama der Sextener Dolomiten vor Augen, wird der Flug zum Traum. Rein punktemäßig gibt mein 162 km-Dreieck durch die wilde Bergwelt der Karnischen Alpen heute nicht viel her. Für mich aber einer der beeindruckendsten und schönsten Flüge meines Lebens. Stundenlang kreuze ich völlig allein durch die einsame Landschaft im Norden von Friaul. Wilde und schroffe Berge, verlassene Hochebenen und kilometerweit keine Ortschaften zu sehen. Eine Außenlandung möchte ich in dem Niemandsland hier nicht unbedingt haben. Für das Auge gibt es aber eine Attraktion nach der anderen. Meine Action-Cam ist mit an Bord. Dumm nur, wenn man zu dämlich ist, auch eine Speicherkarte in die die Go Pro zu stecken. Also leider kein Video von dieser wunderbaren Landschaft. Ab dem Plöckenpass bin ich wieder in der Zivilisation. Die Talsprünge zurück nach Norden über das Gailtal und Drautal sind dann doch recht groß, der Anschluss aber immer auch von unten raus problemlos. Schließlich finde ich mich am frühen Abend in den Dreitausendern südlich vom Großglockner wieder. Noch viel Schnee und keine gute Thermik, so dass ich den 3. Wendepunkt recht früh setze und nach Lienz zurückgleite. Was für ein Tag.

Eine andere Perspektive. Tiefblick vom Großglockner.

25. Mai
auf neuen Wegen
vimeo.com/174536807

Neues wagen. Nicht immer den breit ausgetretenen alten XC Pfaden folgen. Ein schönes Motto. Nur nicht so leicht in die Tat umzusetzen. Denn das Entdecken von wirklich Neuem fällt mir nach 30 Jahren Fliegen in den Alpen etwas schwer. Letztes Jahr bin ich auf dem Heimflug von Südtirol in den Chiemgau vor der Alpenhauptkammquerung durch das Virgental geflogen. Die Landschaft und die vergletscherten Dreitausender vor der Kulisse des Großvenedigers haben mir so gut gefallen, dass ich geplant habe, wieder zu kommen. Nun ist es soweit. In dem schönen Tal gibt es keine Seilbahnen, nur W&F. Ideal um wieder eine gemeinsame Tour mit Ina zu unternehmen. Jeder kann seiner Passion nachgehen und bis zum Startplatz sind wir gemeinsam unterwegs. Nach dem Start bin ich gezwungen, das Virgental erst ein Stück weiter hinter zu fliegen, um eine geeignete Stelle zum Queren Richtung Lasörling zu finden. Die Basis ist noch ziemlich niedrig und ich muss den Grat ins Defereggen über die verschneiten Nordhänge anfliegen. Nicht ganz einfach und so schlupf ich ziemlich knapp über das Prägrater Törl in die rettenden Südflanken. Mein Plan über das Klammljoch und das hintere Ahrntal direkt zum Brenner zu fliegen, geht bei der Basishöhe nicht auf. Also doch klassisch über Staller Sattel und die Pustertaler Sonnenterrasse nach Sterzing. Am Nachmittag ist dann auch der Weg in die Dolomiten über den Peitlerkofl verbaut. Jetzt aber nicht mehr wegen zu niedriger Arbeitshöhe. Weiter im Süden weinen die Wolken schon bitterlich. Die Dolomiten hängen in einer dantesken Szenerie in schwarzen Wolkenfetzen. Also gleich über den Kronplatz, die Amperspitz und die Hexenscharte zurück nach Norden. Mehr als ein langes Ausgleiten ist nicht mehr drin. Als ich am Taleingang vom Defereggen am Boden stehe, beginnt es leicht zu tröpfeln. Aber Ina steht schon mit dem Auto neben der Straße. Was für ein Service. Diesmal war die Speicherkarte auch da wo sie hingehört. Nämlich in der Videokamera, so dass auch noch ein schönes Video dabei herausspringt.

26. Mai
Der Regenschirm
vimeo.com/174542715

Wieder so eine feucht-labile Wetterlage. Genau wie gestern soll der Tag heute auch mit Regenschauern oder Gewittern enden. Passend zum diesjährigen englischen Wetter versuche ich mich am lustigen Figurenfliegen. Heute in Form eines im GPS Track virtuell auf die Landkarte gezeichneten Regenschirms. Natürlich ist das Ganze ein Zufallsprodukt. Erst Stefan, der mich am Live-Tracking verfolgt hat, bemerkt die kuriose Form meiner Flugspur und schickt mir gleich eine WhatsApp. ►

Der Regenschirmflug. Überall dunkle Wolken. Nur der Großvenediger strahlt in der Sonne.

Eigentlich war das Ganze nur als Überführungsflug aus dem Defereggen an den Großvenediger geplant. Hier wollen wir am nächsten Tag noch einmal unsere Tourenski auspacken und das Wetter frühmorgens nutzen, bevor die Überentwicklungen im Lauf des Tages wieder zuschlagen. Die Gegend rund um den Großvenediger ist ein Traum. Durch den vielen Schnee und die Gletscher gibt es hier kaum Thermik. Das ist auch gut so. Denn so bilden sich zumindest hier keine Schauer oder Gewitter. Ich kann ausgiebig die Schneesituation und alle Tourenoptionen für morgen aus der Luft studieren. Mit einem schönen Videoflug im Kasten lande ich am frühen Nachmittag am Matreier Tauernhaus. Mit Radl und Ski geht's später zum Venedigerhaus und am nächsten Tag früh morgens mit den Ski zum Venediger. Einen echten Regenschirm haben wir nicht gebraucht.

18. Juni
Fjord in Kärnten

vimeo.com/175181450

Mein Junior Tim hat Höhenflugschulung in Greifenburg. Während der Jungadler von der Flugschule Achim Joos eine exzellente Ausbildung bekommt, bin ich mit Ina bei einem Walk & Fly zum Gaugen unterwegs. Geplant ist ein Kurzausflug ins Gailtal über den Weißensee. Diese Perle der Natur zählt sicherlich mit zu den schönsten Bergseen im gesamten Alpenraum. Wie ein norwegischer Fjord ist der 11,6 Kilometer lange und bis zu 900 Meter breite See in die Kärntner Bergwelt eingebettet. Sein 23 Kilometer langes Ufer ist nur zu einem Drittel bebaut. Heute ein ideales Ziel zum Sightseeing und Videoflug. Denn wieder mal soll es ab Mittag zu regnen beginnen.

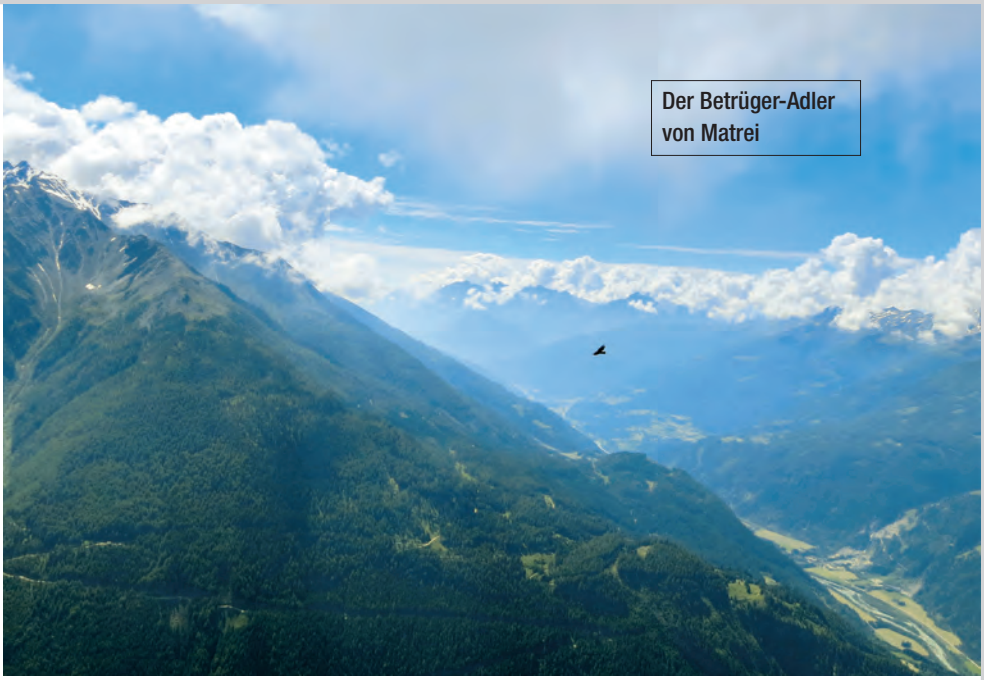
Kurioserweise schaffe ich es, fast genau an dem Teil des Sees abzusaufen, wo es keine Landemöglichkeit mehr gibt. Außer im Wasser am Seeufer natürlich. Ein Bussard zeigt mir dankenswerter Weise den Weg zurück an die Basis. Wahrscheinlich nicht der gleiche, der mir eine Stunde später ins Segel fliegt. Der Außenflügel klappt plötzlich aus dem Nichts in völlig ruhiger Luft einfach ein. Aus den Leinen wuselt sich ein Bussard heraus und macht sich sofort aus dem Staub. Fahrerflucht begeht er also auch noch. Das war kein Angriff, sondern eine klare Missachtung der Vorflugregeln. Der Vogel ist genauso erschrocken wie ich und sucht nach dem Zusammenprall unverletzt das Weite. Hat der geschlafen oder in die falsche Richtung geschaut? In 2.500 m Höhe fällt mir keine andere plausible Erklärung ein. Ein nettes Video. Leider ohne den Frontalzusammenstoß. Damit hatte ich ja nicht gerechnet.

22. Juni
50 km Dreieck mit Low A

Pünktlich am Abend steht das Paket mit dem neuen Testschirm vor der Tür. Der Mito von Swing ist ein Low Level A, also eigentlich ein Schulschirm. Nicht unbedingt die Sorte Gleitschirm, die ich bevorzugt fliege. Doch Lars hat den Mito in den höchsten Tönen gelobt und mir einen Flug damit schmackhaft gemacht: „Du musst ihn unbedingt testen und damit auf Strecke gehen. Lass dich überzeugen. XC macht auch damit richtig Spaß."

Innovativ ist der Schirm auf jeden Fall. Das RAST-System ist eine Art Airbag für Kappenstörungen mittels eines Querschotts und unterschiedlicher Druckbereiche im Schirminneren. Das interessiert mich natürlich brennend. Neugierig wie ich bin, lass ich mich zu dem Experiment schnell überreden.

Die Wetterprognosen für den nächsten Tag sind allerdings recht mau. Die Alpennordseite hängt noch im tiefliegenden Wolkenstau der abziehenden Front. Als wir um 7 Uhr abfahren, regnet es leicht. Die Alpensüdseite verspricht bessere Bedingungen bei mäßigem Nordwind. Nur wohin auf die Schnelle, wenn man nur einen Tag Zeit hat? Die Wahl fällt auf Matrei in Osttirol. Von uns daheim schnell in unter 2 Stunden Fahrzeit über den Felbertauern zu erreichen. Helmut ist mit von der Partie. Um kurz vor neun sind wir


Der Betrüger-Adler von Matrei

in Matrei. Die Goldried-Seilbahn bringt uns auch ein Stück höher und der Anstieg über 300 Höhenmeter zum Startplatz ist eher ein gemütlicher Morgenspaziergang. Alle umliegenden Berge hängen in den Wolken. Trotzdem hau ich mich raus und Helmut gleich hinterher. Besser in der Luft, als blöd am Startplatz rumzustehen. Die Basis ist schnell erreicht. Kein Kunststück, sie ist kaum höher als der Startplatz. Auf jeden Fall sehr niedrig, um den Sprung über das Iseltal zu wagen. An den südlichen Ausläufern des Kegelsteins sehen wir einen Greifvogel im Blauen seine Kreise ziehen. Und dann macht Helmut den Fehler des Tages. Er folgt dem Betrüger-Adler von Matrei. Leider nicht gut. Nach ein paar verlockend aussehenden Kreisen in Schein-Thermik zieht der Fake-Adler es nämlich vor, fortan mit den Flügeln zu schlagen. Helmut kann das nicht - also mit den Flügeln schlagen. Pech gehabt. Sein Flug endet da, wo unser Auto steht. Wenigstens muss er nicht trampen. Ab jetzt bin ich auf mich allein gestellt.
Dummerweise habe ich das Gurtsystem meines Mito vor dem Start nicht genau inspiziert. Nun ist da leider ein Begrenzer des Beschleunigerweges eingebaut. Für die Schulung sicherlich sinnvoll. Nur ich werde in meinem Vorwärtsdrang massiv ausgebremst. Ab ungefähr Halbgas greift der Begrenzer und mehr geht nicht. Ist auch egal, ich habe ja ohnehin nicht mit einem rasanten Tempo unter einem Schulschirm gerechnet. Und das Teil geht auch so richtig gut. Angenehm zu fliegen, obwohl der Nordwind in der Höhe doch für deutliche Turbulenz sorgt. Was mal wieder zeigt, dass man unter einem entspannt zu fliegenden Gerät möglicherweise weiter kommt, als unter einer nervösen Hochleister-Diva.
Den südlichen Wendepunkt lege ich in die Nähe der Drei Zinnen. Naturschauspiel vom Feinsten. Der Rückweg über Villgraten und das Winkeltal wird noch einmal spannend. Gegen 25 km/h Nordwind und schwächer werdende Thermik kämpfe ich mich Richtung Alpenhauptkamm zurück. Am Ziel angekommen, steigt es wieder mit fünf Metern pro Sekunde. Die nun überflüssige Höhe muss ich schließlich abspiralen. Die Landung in Matrei ist nach neun Stunden Flug doch ziemlich anspruchsvoll. Der über den Tauern blasende Nordwind wird immer wieder von dem aus Süden wehenden Talwind unterbrochen. Der Windsack am Landeplatz tanzt Rock'n Roll und ich lande im Rodeo-Stil. Aber immerhin auf beiden Beinen. Mito sei Dank.

Der Watzman im Rücken

24. Juni
Ausflug zum Watzmann

vimeo.com/172153832

Sohnemann Tim sammelt Höhenflüge am Unternberg und ich begleite ihn dabei. Als der Talwind mittags zu stark wird, unterbricht Achim Joos vernünftigerweise die Schulung. Für mich eine gute Gelegenheit, mich aus dem Staub zu machen. Ina ist heute Nachmittag nämlich geschäftlich in Berchtesgaden. Perfekt, um dem Steinernen Meer und dem Watzmann einen Besuch abzustatten. Schnell eine WhatsApp geschickt und Ina weiß Bescheid, dass ich auf ihren Shuttledienst baue. Geht klar. Nur schicken soll ich mich. Sie will um 16.30 Uhr wieder abfahren. Also auf die Tube drücken, was bei dem Westwind kein Problem ist. Allein für das Video an der Watzmann Südseite mit Tiefblick auf den Königssee ist es die Reise wert. Um 18 Uhr sind wir wieder in Ruhpolding um unserem Junior bei der letzten Landung des Tages zuzusehen.

Jedes Jahr deckte sich Altbundeskanzler Helmut Kohl im Schuhhaus Christl in St. Gilgen am Wolfgangsee während seines 4 wöchigen Sommerurlaubes mit neuen Badelatschen und Wanderschuhen ein. Die hat er auch gebraucht. Kaum eine Alm, kaum ein Berg, auf dem das Kanzlerehepaar in den Sommermonaten im Salzkammergut nicht gesehen wurde. Auch der Schafberg, der Hausberg von St. Wolfgang am Wolfgangsee, gehörte zu einem ihrer beliebtesten Ziele. Mit seinen 1.783 Metern zählt der Schafberg zu einem der schönsten Aussichtspunkte der Region: einerseits die sanften Wiesenflanken Richtung Süden, atemberaubend die steilen Felsabbrüche auf der Nordseite. Im Jahre 1893 meißelten fleißige Arbeiter ein Schienennetz in den Fels auf die Südflanke des Berges. Seither geht es nicht viel schneller als bisher nur zu Fuß, aber bequemer den Berg hinauf. Mit 12 km/h ruckelt, zuckelt und schnauft die nostalgische Dampflock in 40 Minuten den Berg hinauf. Verglichen mit den 7 km/h Schrittgeschwindigkeit eines Fußgängers eigentlich eine Farce, wäre da nicht die doch beachtliche Neigung des Hanges, welche die Schrittgeschwindigkeit deutlich verlangsamt. Dennoch oder gerade deshalb zählt der Schafberg zu einem der schönsten Walk & Fly Flugberge, den die östliche Alpenregion zu bieten hat.

Ein Walk & Fly - Abenteuer am Schafberg beginnt, wie es sich für Sport, Freizeit und Natur liebende Piloten gehört, nicht in der Residenz von Kanzler Kohl oder im Hotel Im Weißen Rössl, sondern auf einem der zahlreichen Campingplätze. Hier kann man sich, umgeben von einer herrlichen Berglandschaft und dem kristallblauen Wasser des Wolfgangsees erholen, um Kraft zu tanken für den Aufstieg auf den 1.783 Meter hohen Koloss. Ausgangspunkt einer Wanderung auf den Schafberg ist meist St. Wolfgang am Wolfgangsee. Wer sich für eine Übernachtung auf der südlichen Seeseite, beispielsweise auf einem

Schafberg
Sportlich unterwegs

Die Schönheit der Landschaft und das Naturerlebnis machen den Reiz unserer Sportart aus. Durch den Verzicht auf eine Transporthilfe kann man bei einer Wanderung zum Startplatz neue, faszinierende Perspektiven erleben und gleichzeitig was für seine Gesundheit tun. Wir stellen in loser Reihenfolgen passende Wanderfluggelände vor, die auch über eine Bergbahn zu erreichen sind.

Text und Fotos Karsten Kirchhoff

Eignung

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

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

der Campingplätze in Reith, entscheidet, kann vor dem Aufstieg den Landeplatz aus der Nähe begutachten. Die Landewiese in Abersee gehört dem Betreiber der Überfuhr Greinz. Hier muss man vor dem Flug eine Landeerlaubnis einholen (+43/(0)664-1019439, www.schifffahrt-greinz.at). Die Landeerlaubnis im Gepäck, geht es anschließend mit der kleinen Fähre über den See nach St. Wolfgang. Mit einem Lächeln geht man zunächst am Bahnsteig an der endlosen Schlange wartender Touristen vorbei und folgt dann der Wegemarkierung Nr. 23. Die leichte Gipfeltour dauert ca. 3,5 – 4 Stunden und führt über die Südflanke des Schafberges. Von der Kirche in

Alles dreht sich um den See.
Aus der Luft, vom Berg und zu Wasser

St. Wolfgang wandert man entlang der Sternallee vorüber am Försterhof, bis rechts der Weg zur Jausenstation Aschinger führt. Weiter geht es auf einem breiten Weg durch den Wald hinauf zur Dorneralm (ca. 1 1/2 Stunden). Schattige Waldbereiche wechseln mit kleinen Lichtungen und prachtvollen Ausblicken auf den See ab. Weiter führt der Weg durch den Wald bis er das Wiesenplateau vor der Schafbergalm erreicht. Hier ist auch eine Zahnradbahnstation sowie eine Einkehrmöglichkeit. Weiter führt der Wanderweg Nr. 20 nach zweimaligem Überqueren der Bahntrasse über freies Gelände, in praller Sonne, steil hinauf zum sogenannten Krapfl. Von da an ist der Aufstieg sanfter bis zum Gipfel hinauf.

Ein weiterer Wanderweg führt von St. Gilgen auf den Schafberg. Von der Kirche in St. Gilgen wandert man Richtung Norden durch die Mondseer Straße zur Bundesstraße. Diese wird gequert und nach einem kurzem Auf- und Abstieg und nochmaliger Querung der Bundesstraße gelangt man zur Ortschaft Winkl. Man hält sich rechts auf einer schmalen Straße bis zum Gasthaus Waldschenke. Von dort führt der Weg stets durch den Wald und in vielen Kehren hinauf zur Schafbergalm. Hier trifft man wieder auf den zuvor beschriebenen Weg zum Krapfl und hinauf zum Gipfel.

Wem der Aufstieg vom Tal aus zu anstrengend ist, der kann auch mit der Schafbergbahn, allerdings nur von St. Wolfgang aus, bis zur Schafbergalm 1.364 m (Mittelstation Zahnradbahn) fahren und von dort den eben beschriebenen Wanderweg über den Krapfl bis hin zum Schafberggipfel zurücklegen. In der sengenden Sommersonne hat es auch dieser Wegabschnitt in sich.

Vom Gipfel aus öffnet sich der Blick bis weit ins Tennengebirge. Von der Sonnenterrasse des Bergrestaurants genießt man einen guten Blick auf den Wind am Startplatz. Der süd- bis südwestlich ausgerichtete Wiesenstartplatzes liegt unterhalb des kleinen Kiosks und südwestlich vom Bergrestaurant. Am späten Vormittag steht die Sonne meist im perfekten Winkel zum Starthang. Aufwinde lassen dann nicht lange auf sich warten. Die Einschätzung der Windsituation am Startplatz setzt hier allerdings etwas Flug-und Wettererfahrung voraus. Vor einem Start sollte man sich sicher sein, dass kein Leerotor oder die Thermik Aufwinde/Gegenwind am Startplatz vortäuscht. Den Wind sollte man deshalb an mehreren Stellen, aber vor allem oben am Grat, prüfen. Hier weht der Wind meist unverfälscht. Gegen Mittag sind die Aufwinde dann meist schon so gut, dass ein Überhöhen des Gipfels und ein Wegfliegen kein Problem mehr sind. Mit einem Start sollte allerdings nicht zu lange gewartet werden. Am Nachmittag kann am Schafberg der Wind drehen und einen Start unmöglich machen. Vom Gipfel aus fliegt man mit ausreichender Höhe bevorzugt Strecken Richtung Osten oder einfach zum Genussfliegen vor Richtung Wolfgangsee. Mit einem großen Höhenpolster kann man den Ausblick und den Gleitflug Richtung Landeplatz in vollen Zügen genießen. Der Überflug über den See ist ein fliegerischer Leckerbissen und erfolgt an der engsten Stelle des Sees. Winzig klein schaukeln die Motor- und Segelboote auf dem See. Die knapp 1.200 Meter Höhenunterschied lassen noch den ein oder anderen kleinen Sightseeing-Abstecher zu, bevor der Flugweg zurück Richtung Überfahrt in Greith und dem Landeplatz führen sollte. Der Landeplatz ist groß genug, dass auch nach den Strapazen des Tages bei Pilot und Fluggerät kein Stress aufkommt.

Anzeige

FLY Tirol
FLUGSCHULE WESTENDORF

Flugschule Westendorf

Mehr als 25 Jahre Erfahrung!
Schulung in kleinen Gruppen
(max. 8 Teilnehmer)
Flexibilität ist unsere Stärke!

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

Anzeige

* 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.

»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

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.

U-TURN SAFEFUN

ZUFAHRT

Westautobahn A1 aus Richtung München/Salzburg kommend bis zur Abfahrt Mondsee/Wolfgangsee und weiter auf der B154 bis St. Gilgen am Wolfgangsee.
Alternativ: Bundesstraße von Salzburg über Hof, Fuschl zum Wolfgangsee.

START

1. Startplatz: Süd-Südwest, GS, 1.712 m NN,
N 47°46'35.21" E 13°25'54.50"
Wiesenstartplatz nordöstlich der Bergstation unterhalb der kleinen Hütte.

● **Charakteristik**: gleichmäßig geneigte, hindernisfreie, breite Wiesenfläche.
● **Startabbruch**: einfach möglich (zur Seite).
● **Schwierigkeiten**: Auf Wanderer und Schaulustige achten. Starke Thermik möglich. Richtiges Einschätzen der Windsituation erforderlich.

FLUG

Gute Flugbedingungen trifft man hier meist von Ende April bis Ende Oktober an. Der Überflug zum Landeplatz über den Wolfgangsee erfolgt mit ausreichender Höhe an der engsten Stelle.

● **Charakteristik**: Der Landeplatz ist vom Startplatz aus nicht direkt einsehbar, aber bei normalen Windbedingungen im Gleitwinkelbereich problemlos erreichbar.
● **Thermikflüge**: aufgrund der süd-südwestlichen Hangausrichtung und des großen Höhenunterschiedes ist das Gelände thermisch sehr interessant. Durch die hochalpine Lage kann die Thermik gerade im Frühjahr stark und anspruchsvoll sein.
● **Soaringflüge**: sind im Bereich des Schafberges kaum möglich. Am ehesten kann an der vorgelagerten Hangkante unterhalb des Startplatzes etwas gesoart werden.
● **Streckenflüge**: sind vor allem Richtung Osten möglich.

LANDUNG

Große Landewiese in Abersee neben dem Campingplatz.
1. Landeplatz: GS, 544 m NN,
N 47°44'08.36" E 013°25'45.66"
Nur auf gemähten Flächen landen. Die Landewiese in Abersee gehört dem Betreiber der Überfuhr Greinz. Hier bitte um Landeerlaubnis fragen (+43(0)664-1019439, www.schifffahrt-greinz.at).

● **Charakteristik**: große, hindernisfreie, weiträumige Landewiese.
● **Schwierigkeiten**: Thermik über den Wiesen im Talgrund. Stärkerer Talwind möglich.
Gefahren: Einschätzen der Windsituation am Startplatz setzt etwas Erfahrung voraus (sicherstellen, dass kein Leerotor oder die Thermik Aufwinde/Gegenwind am Startplatz vortäuscht. Ganz oben an der Kante ist der Wind unverfälscht). Am Nachmittag kann am Schafberg durch Nordostwind oft nicht mehr gestartet werden. Starke Thermik. Starker Wind am Landeplatz möglich. Überflug über den See erforderlich.

Schafberg

(siehe auch: DHV-Fluggeländedatenbank unter www.dhv.de)
www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&popup=1&item=1423
Art: Thermikgelände, Transport: Bergbahn/zu Fuß
Höhenmeter: ca. 1.168 m, Talstation und Parkplatz der Schafbergbahn befindet sich im Ortszentrum von St. Wolfgang. Anreise mit dem Schiff ist ebenso möglich.

2. Landeplatz: GS, 601 m NN, N 47°46'02.51"
E 013°21'29.80". Landeplatz Zwölferhorn in St. Gilgen. Vom Schafberg aus schwieriger zu erreichen.

● Charakteristik: große, hindernisfreie, weiträumige aber leicht abfallende Landewiese.
Notlandeplätze: Kleine, freie Feld- und Wiesenflächen am Hangfuß rund um St. Wolfgang.
Wetter+Webcam: http://schafberg.panomax.at/
Start-/Landegebühren: keine.

Ansprechpartner:
Flugschule Salzkammergut, Flachbergweg 46
A-4810 Gmunden, Tel: +43/(0)7612-73033,
Mobil: +43/(0)664-1116099, www.paragleiten.net

!

Informationen für Gelegenheitspiloten

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

Informationen:
Wolfgangsee Tourismus, Mondsee Bundesstraße 1 A,
A-5340 St.Gilgen,
Tel. +43/(0)6138-80030, Fax: +43/(0)6138- 800381,
www.wolfgangsee.at

Unterkunft:
s. auch Informationen

Camping:
Camping Wolfgangblick, Eisl Sylvia, Seestraße 115,
A-5342 Abersee/St. Gilgen, Tel: +43/(0)650-5934297,
www.wolfgangblick.at
Campingpark Abersee, Fam. Eisl, Reith 22,
A-5342 Abersee, Tel: +43/(0)6227/3512,
www.campingpark-abersee.at

Bergbahn:
Salzkammergutbahn GmbH, Markt 35,
A-5360 St. Wolfgang, Tel: +43/(0)6138/2232-0,
www.schafbergbahn.at

Karte: Kompass Karte Nr. 018 M 1:25.000
Wanderkarte:
www.schafbergbahn.at/de_at/erlebnisse-events/Wandertipps.html

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.

Anzeige

GLEITSCHIRM DIREKT®

by Papillon Paragliding

Dein Flugsport-Komplettausrüster

- ✓ größte Auswahl
- ✓ beste Beratung
- ✓ beste Preise

Bei **GLEITSCHIRM DIREKT** bekommst du alles für den Flugsport – vom Schraubschäkel bis zum Gleitschirm-Komplettset.

Onlineshop

Jetzt noch komfortabler: Auf **GLEITSCHIRM-DIREKT.DE** findest du ausführliche Produktinformationen zu allen Artikeln unseres Sortiments (deutsch/englisch).

Mitten in Deutschland

Im Fliegershop auf der Wasserkuppe erwartet dich auf rund 1000 qm die größte Auswahl nördlich der Alpen. In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen Probefliegen.

See you UP in the sky!

06654 / 91 90 55
täglich So – Mo, 9 – 18 Uhr,
auch am Wochenende geöffnet

GLEITSCHIRM DIREKT by PAPILLON PARAGLIDING • Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld • WWW.GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

APP auf Strecke

Teil 1 | Immer mehr Piloten nutzen Flieger-Apps, um ihr Cockpit sinnvoll zu ergänzen oder gar ein herkömmliches Fluginstrument komplett zu ersetzen. Der Autor hat sich in weit über hundert Flugstunden auf Strecke und Reisen intensiv mit den großen Apps XCSoar/TopHat, XCTrack und LK8000 auseinandergesetzt und dabei besonders auf deren Eignung für ein High-End-Cockpit geachtet.

Text und Fotos Stefan Ungemach

FOTO: WERNER LUDOLT

Instrumenten-Apps auf Smartphone, Tablet oder eReader sind heute aus der Gleitschirmszene nicht mehr wegzudenken. Ursprünglich aus dem Segelflugsport kommend, nutzen ausgereifte Programme Anzeige, Rechenleistung und die einfache Programmierbarkeit dieser Geräteklasse, die durch Zusatzgeräte wie XCTracer, FlyNet oder SensBox ergänzt werden können. Der besondere Charme solcher Gespanne beruht dabei auf dem Umstand, dass die meisten mit einem Mittelklasse-Smartphone bereits Hardware für Darstellung und Bedienung besitzen und nur noch die Flugsensorik ergänzen müssen. Freilich handelt es sich dabei immer noch um einen Kompromiss mit allerlei Nachteilen: Batteriekapazität, Gesamtergonomie und mangelhafte Displays bleiben schwerwiegende Kritikpunkte.

Für die fehlende Sensorik gilt das hingegen nicht mehr. Die Entwicklung sowohl der externen als auch der in aufgebohrten eReadern eingebauten Sensoren hat in jüngerer Zeit einen Sprung gemacht. Entwickler wie Koni Schafroth (XCTracer) haben - gefolgt von einigen Varioherstellern - damit begonnen, die Drucksonde mit Lage- und Beschleunigungssensoren zu koppeln; andere jagen die Datenströme zweier unterschiedlich schneller Druckmesser durch ähnliche Algorithmen. Beides verbessert erkennbar das Ansprechverhalten in schwachen Bedingungen, wo die Instrumentenhilfe eher gebraucht wird. Auch exotischere Module wie z.B. ein aktives FLARM lassen sich zum Teil in die genannten Apps integrieren. Kurzum: Auf diesem Gebiet haben Softwarelösungen in Kombination mit dem richtigen Zubehör gegenüber klassischen Varios mindestens aufgeholt.

Auf eBook-Readern wie Kobo oder Nook, deren Stärke ihr sonnenlichttaugliches eInk-Display ist, lassen sich die großen Apps ebenfalls einsetzen. Erweitert man sie um GPS, Flugsensorik, starke Akkus und Lautsprecher, werden sie zum Fluginstrument – sogar von externen Varios wie LeGPSBip (Kabel) oder SkyTraxx 2.0 (Bluetooth) können sie Messdaten beziehen. Im Internet kursieren hierzu zahlreiche Bastelanleitungen und seit Jahren liefern einige Anbieter (z.B. www.gofly.com) komplett zusammengebaute Einheiten. Auch dieser Gerätetypus ist indes nicht frei von Problemen: teils anfällige Verbindungen zu externen Sensoren, Ghosting und bei tiefen Temperaturen einfrierende Displays sowie - bei den Komplettgeräten - quäkende Lautsprecher.

Natürlich haben sich auch die klassischen Standalone-Varios weiter entwickelt. Einige S/W-Geräte (Flymaster SD-Serie, FlyTec Connect) besitzen nun Kartendarstellung, erweiterte Sensoren und teilweise sogar einen Touchscreen, und neue Komplettgeräte mit sonnenlichttauglichem Farbdisplay, großen Batterien und kompletter Sensorik (SkyTraxx 3, Oudie 4) mischen die Szene kräftig auf. Interessant dabei ist jedoch, dass die hier auftauchenden DHV-XC- und FAI-Optimierungen zuerst in den Apps entwickelt wurden, deren deutlich handlichere Entwicklungsumgebungen die Software-Innovation vorantreiben. Ein schönes Beispiel dafür sind Thermikassistenten, deren Entwicklung vom Magic Ball (FlyMaster) über farb- oder bubblecodierte Tracks (Oudie, SkyTraxx, Apps) zu völlig neuen Ideen wie der bloß zu Anfang sperrig anmutenden Zentrierhilfe von XCSoar/TopHat geführt hat; es ist nur eine Frage der Zeit, bis das den Weg in die High-End-Varios findet.

Die führenden Flugprogramme können also auf geeigneten Geräten ein Cockpit fast schon ersetzen und auf jeden Fall erweitern; hierfür finden sich viele Konstellationen:

	App-taugliche Konfigurationen	Geräte ablesbar/ges.	Verbindung	Display	Akustik	Messung	Backup	XC-Nutzen (Batterie,Kälte, Information)
Smartphone/Tablet	mit internem Barometer und GPS	1		o	-	-		-
	kombiniert mit Mini-/Akustikvario	1/2		o	+	o		o
	kombiniert mit externem Sensor/Logger	1/2	Bluetooth	o	+	++	✔	+
	kombiniert mit externem Sensor (BlueFly…)	1/2	Bluetooth	o	-	o		o
eReader (Kobo, Nook)	kombiniert mit externem/Eigenbau-Sensor	1/2	BT/Kabel (optional)	+	-	o		-
	kombiniert mit externem Sensor/Logger	1/2	Bluetooth	+	+	++	✔	o
	mit internen Sensoren (GoFly)	1		+	o	+		o
	kombiniert mit Mini-/Akustikvario	1/2		+	+	+		+
	Smartphone/Tablet/eReader & (Kombi-)Vario	2	Bluetooth (optional)	++	+	++	✔	++

Wie die Übersicht vorwegnimmt, zeigt sich die Leistungsfähigkeit der großen Apps mit ihren Spezialfunktionen erst so richtig, wenn man sie **zusammen** mit einem herkömmlichen Fluginstrument betreibt. Gerade Strecken- und Wettkampfpiloten, die besonders von Flugcomputern profitieren, meist sowieso schon ein Kombivario nutzen und auf ihren Cockpits genug Platz für Geräte und ggf. Zusatzakku haben, können ihre Konfiguration durch ein App-fähiges Zweitgerät in ergonomischer Hinsicht erweitern. Immerhin kosten auch solche Kombis nicht mehr die Welt, liefern Ausfallsicherheit durch Redundanz und erleichtern den Streckenflugalltag ungemein. Und zusammen mit einem echten Vario braucht dessen Begleiter meist gar keine zusätzlichen Sensoren mehr: Ein SkyTraxx 2.0 beispielsweise liefert seine Messdaten klaglos per Bluetooth an XCSoar.

Ich möchte daher hier auf die Stärken der **Kombination** eines vollwertigen Varios mit einem Smartphone oder Tablet eingehen, bevor ich mich im zweiten Teil der Artikelserie den Eigenheiten der jeweiligen Programme zuwende und Tipps zu ihrer Verwendung gebe.

Es muss dafür nicht mal ein Liegegurt-Cockpit sein. Selbst mit einer Leichtausrüstung kann man im Urlaub oder beim H&F bei Bedarf sein ganz normales (Mini-?)Vario per App um Navigation, Lufträume und XC-Optimierung erweitern. Ein tolles Utensil hierfür ist die für <15€ erhältliche und praktisch gewichtslose Finn-Lenkerhalterung aus hochflexiblem Gummi, die das Smartphone sogar an einem Leichttragegurt stabil (trotzdem sichern!) und in einem auch bei Sonnenlicht angenehmen Ablesewinkel fixiert:

Finn-Lenkerhalterung aus hochflexiblem Gummi

Ausfallsicherheit und Funktionserweiterung sind also leicht zu bekommen. Doch der größte Vorteil einer Kombination liegt darin, dass sie die parallele Nutzung verschiedener Informationstypen erleichtert. Wir haben es nämlich mit einem bunten Rudel von Werten zu tun, zwischen denen umzuschalten physischen und mentalen Aufwand bedeutet.

Informationstypen

Ein Cockpit stellt Flug- und Navigationsdaten (Karten und Lufträume, aber auch DHV-XC- und Wettkampfinformationen) bereit. Flugdaten sollen oft, schnell und einfach abgefragt werden, was große Ziffern, sparsam belegte Displays und leichte Ablesbarkeit erfordert. Die viel umfangreicheren Navigationsinformationen dagegen stehen in einem Flächenkontext und sind thematisch gruppiert, weshalb Platz, Auflösung und vielleicht sogar Farben an Bedeutung gewinnen. Absoluter Feinschliff in Sachen Ergonomie ist bei dieser Art Daten nicht entscheidend, denn hier schaut man seltener, weniger spontan und länger hin.

Gleichzeitig gibt es die Aufteilung in manipulierbare und passive Infos. Als manipulierbar gilt alles, zu dem es weitere Details gibt oder was sich unterwegs ändert: wiederum die Navigation, aber auch Kartenzoom, -Pan (Verschieben), schaltbare Lufträume oder Dreiecksvorschläge. Hier punkten Touchscreens: Man fasst das, was man ändern, erforschen oder schalten will, direkt an, statt sich mit Tasten durch Menüs zu hangeln. Die wichtigsten passiven Daten hingegen will man gar nicht direkt während des Fluges manipulieren; ganz im Gegenteil ist es störend, wenn z.B. eine versehentliche Berührung im Landeanflug die Geschwindigkeitsanzeige abschaltet…

Schließlich sind selbst Zahlenwerte situationsabhängig unterschiedlich wichtig. Einige zählen im Endanflug, andere beim Kreisen, und wiederum andere wie eine DHV-XC-Optimierung schaut man sich in ruhigen Gleitphasen an. Den Steigwert zum Beispiel bekäme man gerne immer und mit deutlich größeren Ziffern angezeigt, was auf den Höhengewinn der letzten Thermik nicht zutrifft.

Es wird oft unterschätzt, wieviel Ablenkung das – mentale wie physische – Wechseln zwischen Informationsgruppen (Seiten) und –typen auf engem Raum mit sich bringt. Die Anzeige eines einzelnen Instruments umzuschalten oder sich auf einem überladenen Display zurechtzufinden, bedeutet Stress, der meist zur Unzeit daherkommt.

Kurzum, es gibt je nach Flugsituation unterschiedliche Infos, die jederzeit klar getrennt gehören und von zielgerichteter Darstellung profitieren. Zwei Geräte mit Anzeigen sind also tatsächlich besser als eines.

Optische Ablesbarkeit

Jeder kennt es vom Autofahren: Der Blick von der Straße zum Cockpit oder Navi-Bildschirm erfordert ein Nachstellen der Schärfe (Akkomodation) mit Hilfe des Ziliarmuskels. Hierbei gilt: Die Fernakkomodation ist der entspannte Zustand, während die Nahakkomodation Muskelaufwand erfordert – und zwar mit zunehmendem Alter immer mehr, weil die Augenlinse steifer wird. Anzeigen ablesen bedeutet also Mehrarbeit, weshalb es im Auto eine klare Instrumentensprache, große Kartendisplays in Fensternähe, smarte Cockpits und sogar Head-Up-Displays gibt.

Dabei geht es auf der Straße unter optischen Aspekten noch vergleichsweise einfach zu. Während wir hier einen relativ schmalen Bereich vor uns beobachten (das rückwärtige Umfeld sehen wir in Spiegeln, die ebenfalls Instrumentencharakter haben), in dem das Auge geführt wird und der sich auch nicht allzu weit in die Ferne erstreckt, achten wir in der Luft auf Wolkenbilder am Horizont (Entfernung), andere Schirme (Weitwinkel) oder Rauchfahnen im Tal (Mustererkennung).

Beispiele für kartenfähige Displaytypen im Tageslicht

Beispiel 1: gleichartige Displays mit Farbe und Touchscreen

Beispiel 2 mit getrennten Konzepten: farbiger Touchscreen für die manipulierbaren/flächenbezogenen Informationen, und manipulationssichere, klare SW-Anzeigen für die Flugdaten

Wir beobachten also **mehr** unterschiedliche Dinge in einem viel **größeren** Bereich; das lässt sich trainieren, bleibt aber schwierig.

Gleichzeitig sind die Anzeigen unserer Instrumente/Apps, zu denen wir zwischendrin wechseln, kleiner und näher. Auch ist der Blickwinkel zum Instrument größer als im Auto; nicht wenige schielen noch dazu unter einer Sonnen- und/oder Fernbrille vorbei auf die Anzeigen. Und wir werden in einer Dimension mehr bewegt.

Die Ablesung unserer Instrumente ist also deutlich ermüdender als beim Autofahren und der Pilot hat auf Strecke länger als während einer durchschnittlichen Fahrt damit zu tun. Das erfordert neben der bereits angesprochenen Trennung von Informationstypen vor allem für Streckenflieger, die stundenlang in der Luft sind und dabei einen erhöhten Anspruch an die Orientierung haben, hinreichend große, leicht unterscheidbare, idealerweise getrennte, sowie günstig platzierte Anzeigen. Vielleicht auch eine Gleitsichtbrille…

Anzeigen

Gute Ablesbarkeit in praller Sonne über viele Stunden stellt immer noch die größte Herausforderung für Fluginstrumente dar und die derzeit verfügbare Technik erfordert Kompromisse. Handydisplays sind in der Sonne schwer abzulesen und saugen bei voll aufgedrehter Bildschirmhelligkeit rapide den Akku leer. Die eInk-Displays von Kobo & Co. trotzen dem Umgebungslicht, zeichnen aber Schatten (weshalb ein analoger Variobalken unschön wirkt) und funktionieren bei tiefen Temperaturen schlicht nicht mehr. High-End-Geräte wie Oudie, SkyTraxx 3.0 oder C-Pilot wiederum haben diese Probleme weniger, in dem sie spezielle Displays mit dicken Akkus kombinieren; das macht sie jedoch zu physikalischen wie preislichen Schwergewichten.

Ein zielführender Kompromiss ist es daher, die passiven Fluginformationen auf einem herkömmlichen Vario mit bewährter Sensorik zu belassen und die flächengebundenen, manipulierbaren Informationen auf ein Zweitgerät zu verlagern. Interessanterweise erleichtert die Kombination unterschiedlicher Anzeigetechniken auch die Informationstrennung: Ein Normalvario an der Seite eines Tablets ist im Vergleich zu dessen Kombination mit einem Oudie leichter abzulesen.

Die hier zu sehende Eigenbaulösung mit einer magnetisch verschließbaren Kinder-Brotbox, die ins Cockpit integriert wurde und auf die Tablet oder Kobo geklettet werden, erlaubt übrigens leichten Zugriff auf den Zusatzakku vor und auf ein paar ausgepackte Müsliriegel während des Flugs. Fast noch wichtiger ist freilich der Schutz des Micro-USB-Anschlusses. Nur allzu schnell kommt es nämlich bei den Startvorbereitungen oder im Flug zu zerstörerischer Krafteinwirkung auf das darin steckende Kabel – und dann ist das teure (die App-Lösung erscheint ja nur deshalb preiswert, weil man dessen Kosten erst mal ignoriert) Smartphone oder Tablet hinüber. ►

Anzeige

Flug-Seite

Navigations-Seite

Konfiguration

Bei der Anzeigengröße werden die meisten Fehler gemacht. Was am Boden auf dem Handy/Tablet noch prima aussieht, wird in anderem Winkel unter der Sonne – bestenfalls – zum Ablenkungsfaktor. Am Beispiel von XCSoar hat sich herausgestellt, dass insbesondere im Betrieb als Zweitgerät auf einem Handy (4½-5“) maximal 8, und auf einem Tablet (6-7“) maximal 12 Infoboxen im Flug noch hinreichend gut funktionieren – die Programme erlauben es aber, neben oder auf einer Karte auch weit mehr Zahlen unterzubringen, was am Boden auch noch verlockend aussieht. Denn sie wurden für Segelflieger entwickelt, die ein statisches Cockpit vor sich haben und problemlos große Displays ausrichten und mit Strom versorgen können – wir können das nicht.

Es ist auch ratsam, einige wichtige Anzeigen wie Höhe, gemitteltes Steigen und Geschwindigkeit auf allen Screens einer App bzw. eines Gerätes zu wiederholen: Erstens sind sie wichtig und zweitens dienen sie dem Auge beim Umschalten als Orientierungshilfe.

Fazit

Die Aufteilung von Informationen auf separate Displays erleichtert den Umgang mit ihnen mehr als vermutet und die Ablesbarkeit ist neben der Sensorik das entscheidende Kriterium für den Nutzen von Apps in einer solchen Kombination. Zum Glück lässt sich diese durch geschickte Konfiguration unter Berücksichtigung von Informationsarten und Ablesegewohnheiten verbessern. Ein überladenes Display, unglücklich zusammen gestellte Informationen oder die falsche Anbringung verderben schnell den Spaß an einem hochgezüchteten Cockpit.

Für mich persönlich haben sich folgende Kombinationen bewährt (natürlich kann man nicht alles haben, aber hoffentlich finden sich die Leser in einer der Konstellationen wieder):

- Beim Streckenflug packe ich ein leistungsfähiges Vario (SkyTraxx 2.0+) zusammen mit einem Tablet (derzeit ein 7“ Samsung Galaxy Tab 4, das für ca. 150 €nach wie vor das beste Verhältnis zwischen Preis und Display- & Akkuleistung aufweist) aufs Cockpit. Die Kombination liefert ein sicheres Backup und das Tablet erlaubt mir den Einsatz von XCTrack, welches mit einer rudimentären Karten-, einer brauchbaren Luftraumdarstellung und perfekten DHV-XC-Funktionen (FAI-Anzeigen, korrekter DHV-XC-Vorhersage und Wettkampffunktionen) punkten kann. Sobald allerdings unterwegs angepasste, gezielte Navigation wichtiger als die Punktoptimierung wird (Flachland: Hier sind sowohl Orte als auch am Abend Bahnhöfe etc. interessant), läuft auf dem gleichen Tablet stattdessen das XCSoar-Derivat TopHat, welches die derzeit komfortabelste Navigationslösung in der Luft darstellt. Damit werden sogar die Variodaten vom Skytraxx per Bluetooth empfangen und liefern noch bessere Vorhersagen. Fast genauso gut funktioniert - im Sommer - ein KoboGlo-basiertes GoFly V.4. Hier spart man sich den Zusatzakku, es hat ein internes Vario und man kann es besser in der Sonne ablesen. Dafür leidet die Funktionalität bei Kälte bis zum völligen Displayausfall und es stehen nur XCSoar, TopHat und LK8000 zur Wahl (hierzu mehr im zweiten Teil). Die Wahl hängt daher von den persönlichen Flugvorlieben ab.

- Für den Wettkampf ist derzeit das Oudie die Waffe der Wahl. Die vollständigste Taskunterstützung in der Szene sowie das überragende Audioprofil unterstützen den Piloten bestens, die Sensorik ist klasse und die Anzeige auch in der Sonne ausreichend gut. Da der Bildschirm jedoch klein ausfällt, ein Backup immer gut ist und nicht alle Wegpunktformate zuverlässig interpretiert werden (was freilich weniger am Oudie als an der Gestaltungsfreiheit der Datenlieferanten liegt), wird dieses gut durch ein Smartphone mit XCTrack ergänzt. Die systemtypische (Batterie-) Schwäche von Smartphones fällt hier nicht gar so sehr ins Gewicht, weil Wettkampf-Tasks üblicherweise kürzer als Riesendreiecke ausfallen.

- Auf Reisen und am Berg nehme ich ein einfaches, leichtes und robustes Kombivario, welches mit langer Akkuausdauer punktet und schnell geladen ist. Das ausgereifte SkyTraxx 2.0 stellt hier mit 200 g immer noch eine Referenzgröße dar. Geht es hierbei mal auf Strecke oder doch um ein paar Punkte (z.B. CrossAlps), kommt einfach zusätzlich das mitgeführte Android-Handy an den Tragegurt, wo es wie bei der großen XC-Lösung neben der Backup-Redundanz je nach Bedarf eine gute DHV-XC-Optimierung (XCTrack) oder eine starke Navigation (TopHat/XCSoar) beisteuert. Dann gehört aber auch noch eine kleine Akkubank in die Hosentasche: Nichts ist ärgerlicher als wenn der zusätzliche Flugkomfort das Handy leergesaugt hat und man den Rückholer nicht mehr informieren kann.

Im nächsten Teil werde ich gezielt die XC-Spezialfunktionen der großen Apps im Vergleich untereinander sowie mit einigen High-End-Varios (Oudie, SkyTraxx 3.0...) beleuchten und auch deren Schwächen aufzeigen.

Anzeige

companion
rescue systems

FIND THE BEST COMPANION

Neue Retter Generation

Square Round Technology (SQR) mit aktiv stabilisierenden Airjets: Das Beste aus Rundkappe und Kreuzkappe.

Neue Online Services

MyCompanion-Account mit Email-Packerinnerung, Online Packbuch und einfacher Erfassung der Packungen mittels QR-Code.

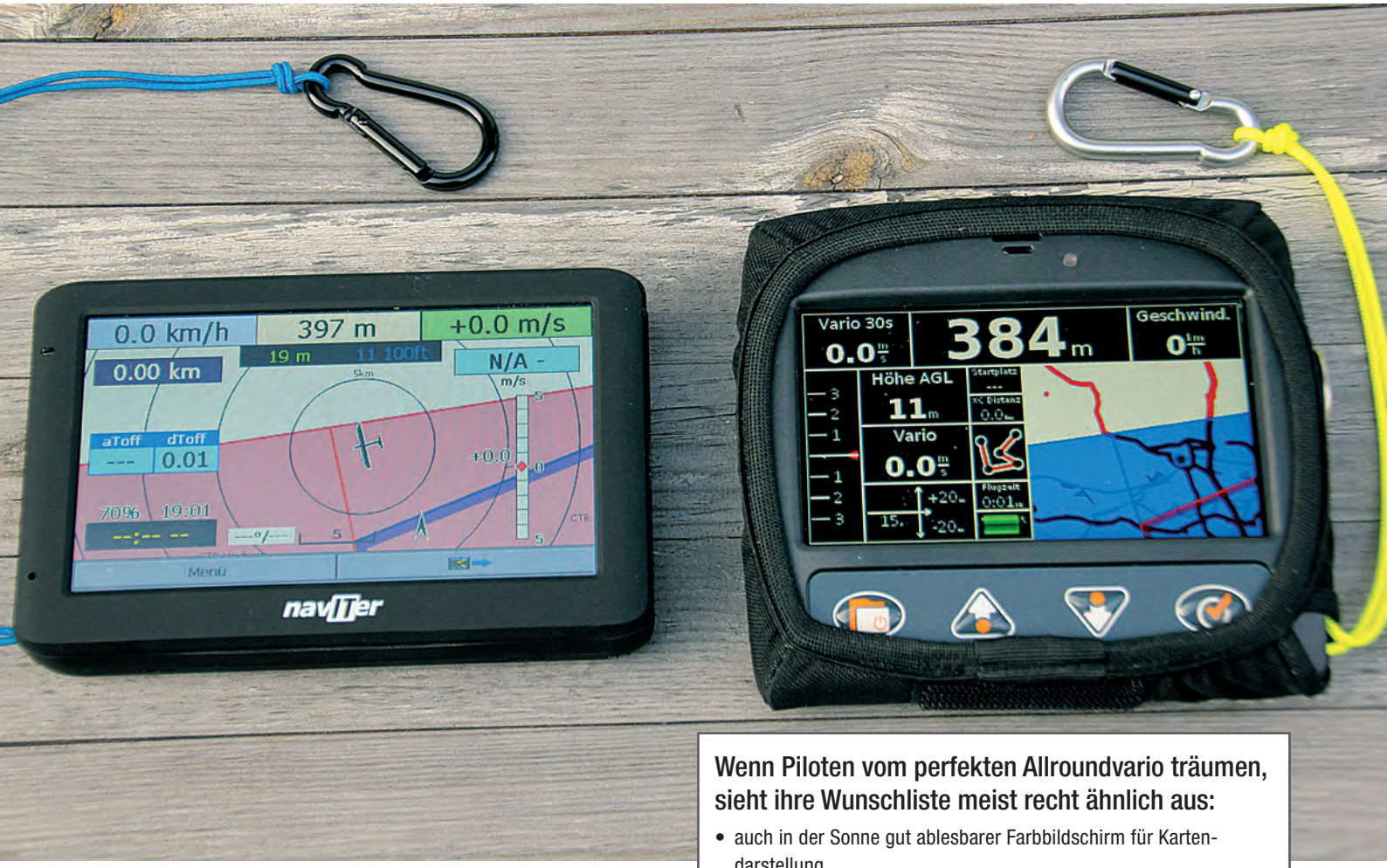
www.companion.aero

Companion is a Joint Venture between evotec & ADVANCE

Platzhirsche im Vergleich

Unter den High-End-Varios machen derzeit zwei Geräte von sich reden: SkyTraxx 3.0 und Oudie 4 liefern für deutlich unter tausend Euro praxistaugliche Farbdisplays, Multisensor-Technologie und ausreichend Batteriereserve auch für längste Streckenflüge. Wir haben die beiden Geräte sorgfältig unter die Lupe genommen.

Text und Fotos Stefan Ungemach



Flugcomputer der 750 €-Klasse: links Naviter Oudie, rechts SkyTraxx 3.0

Wenn Piloten vom perfekten Allroundvario träumen, sieht ihre Wunschliste meist recht ähnlich aus:

- auch in der Sonne gut ablesbarer Farbbildschirm für Kartendarstellung
- mehrere, individuell konfigurierbare Anzeigeseiten
- angenehme Akustik
- gute Sensoren
- ausreichend Akkukapazität für wenigstens 2 Streckentage
- unkomplizierte Inbetriebnahme und Pflege von Lufträumen
- vollwertige Navigation
- Wettkampf- und DHV-XC-Unterstützung

Waren noch vor einem Jahr selbst für einen annähernd vierstelligen Preis nur Geräte zu bekommen, deren Bildschirm und Akku bestenfalls als Kompromiss bezeichnet werden konnte (Oudie 3, Compass), so treten in diesem Jahr gleich zwei namhafte Hersteller mit dem Versprechen an, all diese Wünsche in der Preisregion von rund 750 € zu erfüllen. Beide Spitzenvarios geizen nicht mit Features, versprechen unkomplizierte Bedienung und Benutzbarkeit out of the box, sind gut in der Sonne ablesbar, verfügen über modernste Multisensoren und halten problemlos mehr als einen vollen Tag durch.

Die slowenische Firma Naviter, von der auch das Programm SeeYou stammt, legt das unter DHV-XC- Wettkampfpiloten beliebte Oudie nunmehr in der Version 4 auf. Für 150 € weniger gibt es das Gerät - softwareseitig um FAI- und Wettkampffunktionen abgespeckt - als Oudie 4 Basic. Ein nachträgliches Upgrade auf den vollen Funktionsumfang ist hier wie auch für die Vorgängerversionen 3/3+ möglich.

Nicht zufällig mit dem gleichen Preis tritt die dritte Generation aus der schwäbischen Geräteschmiede von Michael Blank an. Das SkyTraxx 3.0 präsentiert sich als robuster Begleiter für den Alltag der allermeisten Piloten. Zwar fehlen hier derzeit noch Routen, DHV-XC- und Comp-Funktionen (was freilich erfahrungsgemäß nicht lange so bleiben dürfte), aber dafür überzeugen Hardware und Bedienkonzept von Anfang an.

Beide Geräte sind mit Europa- (SkyTraxx) bzw. weltweiten (Oudie) Karten, Höhendaten und Lufträumen vorkonfiguriert, also sofort einsatzbereit und auch in der Lage, direkt über die Server der Hersteller mit Softwareupdates und Lufträumen versorgt zu werden. Das SkyTraxx wird hierzu wahlweise per USB vom PC aus mit heruntergeladenen Daten beschickt; alternativ kann es sich und seine Lufträume über einen optionalen USB-Adapter per WLAN aktualisieren. Beim Oudie erledigt dies eine PC-Software per USB, oder die Android-App Oudie Live via Bluetooth.

Programme zum Auslesen sind bei beiden Geräten überflüssig. Sie werden von einem PC, Mac oder Smartphone als Massenspeicher erkannt, auf dem man seine Flüge vorfindet und Wegpunkte sowie Lufträume ablegen kann. Der Platz hierfür ist mehr als ausreichend. Die IGC-Dateien werden signiert und von allen OLC-Servern anerkannt.

Zum **Lieferumfang** der mit einer Sicherungsschnur versehenen Varios gehören jeweils USB-Kabel, Schnelllader (USB 2A beim SkyTraxx, ein proprietäres Ladegerät plus KFZ-USB-Adapter beim Oudie) und eine stabile Aufbewahrungsbox. Dem SkyTraxx liegt zusätzlich eine Neoprenhülle mit Klettrückseite bei, während man auf das Oudie erst mal selber Velcro kleben muss. Dafür wird letzteres auch in einer Keule für Drachenflieger angeboten. Zum Aufladen nutzt das SkyTraxx wie fast alle modernen Geräte einen Micro-USB-Anschluss, der wie eine zweite USB/A-Buchse auch für Datentransfer oder Peripherie verwendet werden kann. Beim Oudie geschieht das noch über Mini-USB oder die runde Ladebuchse für das hauseigene Ladegerät.

Mit 300 g (SkyTraxx) bzw. 345 g (Oudie) bewegen sich beide Geräte in der gleichen Gewichtsklasse. Das gilt auch für den **Akku**: obwohl dieser beim Oudie mit 9.600 mAh größer als beim SkyTraxx (6.800 mAh) dimensioniert ist, liegt das SkyTraxx im Laufzeitvergleich vorne – und das trotz des helleren Displays, das dank automatischer Helligkeitsanpassung die Stromreserven schont. Beide halten mit angege-benen 12 (Oudie) bzw. 20 (SkyTraxx) Stunden locker einen ganzen Flugtag durch, auch wenn die Herstellerangaben ein klein wenig zu hoch liegen: der gemessene Kapazitätsverlust lag nach jeweils 3h Flug bei 20% beim SkyTraxx und 30% beim Oudie. Der kleinere Akku des SkyTraxx ist trotz längerer Laufzeit auch noch deutlich schneller wieder voll.

Während das Oudie den etwas größeren **Touch-Bildschirm** mitbringt und im Sonnenschein schon durchaus zufriedenstellend abzulesen ist, legt das SkyTraxx die Messlatte nochmals höher. Sein blickwinkelstabiles und kontraststarkes Display ist das Beste, was bisher auf einem Fluginstrument in Farbe zu sehen war; kein Smartphone oder Tablet kommt hier mit.

Bereits ein wenig Schattenwurf durch den Oberkörper verbessert die Ablesbarkeit des Oudie, trotzdem zeigt das unter ►

Direktvergleich im Sonnenlicht

90° aufgenommene direkte Vergleichsfoto in vollem Sonnenlicht einen klaren Klassenunterschied zwischen dessen Touchscreen und dem SkyTraxx-Display.

Die bewusst weggelassene Touch-Fähigkeit gleicht das SkyTraxx dabei mit einem durchdachten 4-Tasten-Bedienkonzept aus, ergänzt durch die innovative Nutzung des Neigungssensors für Konfiguration und Eingaben am Boden, und es bleibt dabei auch noch perfekt mit Handschuhen bedienbar.

Für Gleitschirmflieger sind die Tasten praktischer als der Touchscreen des Oudie, auch weil bei letzterem leider nur zu oft statt der frei programmierbaren Schaltflächen die darunter liegende Karte auf Berührung reagiert und anstelle der gewünschten Funktion die Wegpunktnavigation aufreißt. Das kann im Flug schnell nerven und passiert auch, wenn bei den Startvorbereitungen der Brummelhaken das Display streift; blöd, wenn man sich nach dem Start zunächst auf die kleinen Schaltflächen konzentrieren muss, um wieder ein Vario zu bekommen. Zwar soll dem eine zuschaltbare Bildschirmsperre vorbeugen, aber die zickt wiederum gerne mal, wenn sie wieder aufgehoben werden soll.

Kurz gesagt sieht die **Oudie-Bedienphilosophie** das Ändern von allerlei Anzeigeeinstellungen über den Touchscreen im Flug vor. Das SkyTraxx erlaubt dafür die Gestaltung vieler maßgeschneiderter Seiten, die unterwegs per Tastendruck umgeschaltet, aber nicht verändert werden können. Letzteres erweist sich in der Luft dank der großen, gut abgehobenen Tasten und der schnellen Reaktion als der einfachere und sicherere Ansatz, aber auch die Vielseitigkeit des Oudie-Konzepts hat ihre Freunde.

Beide Geräte verfügen über eine angenehme **Akkustik**, wobei die des Oudie vom Start weg besser klingt. Allerdings fällt dessen Sinkalarm deutlich leiser als die Steigtöne aus, was auch nicht verändert werden kann. Dem gegenüber glänzt das SkyTraxx mit einem kompletten grafischen Tonkurven-Editor nebst einer Sammlung vorkonfigurierter Tonprofile, die nicht zufällig auch namentlich an allerlei bekannte Referenzgeräte erinnern. Die Chance, die eigenen Vorlieben zu treffen, ist daher bei letzterem höher.

Vor dem Piepsen kommt die **Messung**. Hier schenken sich die Kontrahenten nichts: beide verfügen über empfindliche Druckmesser, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechend mit Beschleunigungs- und Lagesensoren gekoppelt ihren Dienst verrichten. Hierbei kann individuell eingestellt werden, wie stark die zusätzlichen Sensoren in die Ermittlung der Variowerte einfließen; außer in sehr schwachen Bedingungen ist hier aber weniger mehr. Das Oudie scheint das empfindlichere GPS zu besitzen, denn es ist in geschlossenen Räumen stets sehr viel schneller über seinen Standort im Bilde. Die automatische Erkennung von Start und Landung ist bei beiden zuverlässig.

Das **Kartenmaterial** beider Hersteller ist gut, wenngleich etwas unterschiedlich. Beim SkyTraxx finden sich zum Beispiel auch Überlandleitungen, während das Oudie allerlei Landmarken kennt. Leider werden bestimmte Topografiedetails beim SkyTraxx in niedrigeren Zoomstufen recht früh ausgeblendet. Dafür geraten die Geländedetails beim Oudie recht filigran und die Landmarken sind kaum auszumachen. Letztlich entscheidet hier die persönliche Vorliebe. Mit einem Oudie werden weltweite Karten und Geländehöhen geliefert, während man beim Newcomer für Gebiete außerhalb Europas zunächst nur die Wahl zwischen dem Online-Mapeditor von XCSoar oder einer direkten Anfrage bei SkyTraxx hat; letzteres ist sinnvoller, weil man dort kostenlos in ca. zwei Wochen viel besser aufbereitetes Material bekommt.

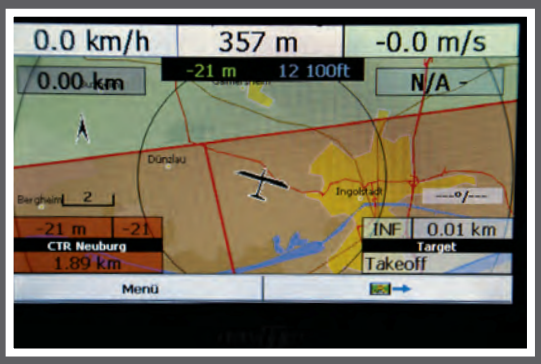
Die Karte im Flug kurz verschieben, um sich Orte und Wegpunkte entlang der Strecke anzusehen, kann nur das Oudie.

Bei der Konfigurierbarkeit der Anzeige verfolgen die Hersteller verschiedene Ansätze. Auf dem Display des SkyTraxx sorgt ein relativ grobes Raster, in dem Widgets und Karte positioniert werden können, für Ordnung. Die vielen verfügbaren Anzeigen sind logisch gruppiert, optisch ansprechend und ihre Positionierung über den Neigungssensor erfolgt intuitiv und schnell. Für die wichtigsten unter ihnen gibt es auch gigantische Varianten, so dass man sie in jedem Alter nutzen kann. Beliebig viele Bildschirmseiten können erstellt, angeordnet, mit eigenem Tastenverhalten (Zoom, GoTo, Lautstärke…) versehen und zu individuellen Profilen zusammengefasst werden. Die Kartenein-

Anzeigegestaltung beim SkyTraxx

…und beim Oudie

Kartendarstellung beim SkyTraxx



…und beim Oudie

Wegpunktauswahl: einfach (SkyTraxx)

…bzw. vielseitig (Oudie)

stellungen hingegen sind global, werden daher auf jedes abgespeicherte Profil angewendet und beschränken sich auf relativ wenige, dafür jedoch durchweg sinnvolle Optionen.

Das Oudie wartet mit deutlich mehr Anzeigefeldern (NavBoxen) auf, die mittels eines Stifts pixelgenau auf dem Bildschirm angeordnet und auch noch mit Touch-Funktionen belegt werden können. Auch die Eingriffsmöglichkeiten in die Kartendarstellung sind immens. Das verspricht zwar höchste individuelle Konfigurierbarkeit und Unterhaltung für unfliegbare Winterabende, aber die praktische Umsetzung ist mangelhaft. Unnötige Wartezeiten und Zwischenmenüs, wenn man doch bloß mal schnell ein Feld ändern will, überladene Optionslisten, altbackenes Design der Boxen, versehentliches Verschieben und nur schwer nachvollziehbare Einrastfunktionen machen die Einrichtung zur Nervenprobe. Hinzu kommt, dass die Karte immer den ganzen Bildschirm einnimmt, nur zwei Seiten möglich sind und die Profile zwar das Feldlayout und die Kartenoptionen, nicht aber die Bildschirmausrichtung mit speichern.

Die Wegpunktnavigation erweist sich beim SkyTraxx insbesondere im Flug als ziemlich praxisnah. Auf Navigationsseiten führt ein Tastendruck zu einer übersichtlichen Liste von nach Entfernung sortierten Wegpunkten. Berücksichtigt werden dabei immer alle vorhandenen Wegpunktdateien in den gängigen Formaten, aber die Anzeige wird auf einen Umkreis von (noch) 20km beschränkt. Einige Kleinigkeiten wie Sortierung in Kursrichtung oder Endanflug-Funktionalität (Soll-Gleitzahl, Ankunftszeit, Hinderniserkennung) wird man jedoch erst in den nächsten Updates finden. Beim Oudie werden dafür zwar mehr Möglichkeiten zur Sortierung und Suche angegeben, aber die windowstypische Auswahl ist nicht für eine Bedienung mit Handschuhen und in Bewegung vorgesehen. Neue Wegpunkte am Startplatz durch Markieren in der Karte einzugeben, ist wiederum mit dem SkyTraxx möglich. Beide Geräte warnen bei horizontaler oder vertikaler Annäherung an Lufträume, folgen aber trotzdem völlig unterschiedlichen Prinzipien. Das SkyTraxx richtet sich an Piloten, die sich so wenig wie möglich mit dem Thema beschäftigen wollen. Ein smartes Widget rechnet auch die Grenzen von Lufträumen, die über die Flugfläche (also luftdruckabhängig) definiert sind, in Meter um und stellt das Ergebnis für den nächsten Luftraum dar. An der Darstellung und Auswahl kann der Pilot nichts drehen; das Gerät bildet einfach bis hin zur Farbgebung die vollständige ICAO-Karte ab. Einfacher (und richtiger) geht's nicht.

Beim Oudie hingegen sieht man auch im Flug auf der Karte Details zu allen Lufträumen, kann fein aufgelöst an Darstellung und Auswahl schrauben und so beispielsweise auch die erweiterten Informationen über Luftfahrthindernisse, wie sie der SHV an seine Mitglieder liefert, nutzen. Auch eine Seitenansicht fehlt nicht; eine solche ist allerdings auch beim Sky- ►

Traxx schon in Planung.

Zum Thema Thermikassistenten halten sich Oudie und SkyTraxx eher bedeckt. Beide zeigen hier eine eingefärbte, zeitlich begrenzbare Trackspur, die beim Oudie optional durch eine Bubble-View mit bunten Kreisen statt Spurfarben dargestellt werden kann. Nur letzteres erkennt auch ein Einkreisen, um Karte und Zoom umzuschalten. Von den teils viel weiter entwickelten Zentrierhilfen einiger Apps, die den Thermikkreis selbst durch Herausrechnen von Windversatz und direkter Visualisierung des Kreisens in den Vordergrund stellen, sind aber beide Geräte noch weit entfernt.

Die Winddarstellung erfolgt beim SkyTraxx durch das mit der Karte rotierende Bild eines Windsacks nebst Geschwindigkeitsanzeige auf dessen offener Seite. Das ist intuitiv verständlich und gut erkennbar. Deutlich filigraner hingegen der Windpfeil vom Oudie, der auch immer stur die absolute Kompassrichtung anzeigt; dafür liefert er beim Anklicken auf einen Blick auch die aufgrund der bisherigen Flugdaten angenommenen Windstärken und -richtungen in verschiedenen Höhen.

Vorteile SkyTraxx
Bedienkonzept
Displayqualität
Vielseitigkeit
Vorteile Oudie
Funktionsumfang
Wettkampf/OLC
Kartendetails

In Sachen Wettkampfunterstützung hat das Oudie klar die Nase vorn. Zwar informiert auch das SkyTraxx live über die geflogenen Kilometer und Punkte, aber FAI-Assistent und Taskunterstützung wie auch allerlei dazu passende Anzeigefelder finden sich bisher ausschließlich bei den Slowenen, die auch so ziemlich jede Aufgabenstellung abbilden können. Und zwar in ausgereifter Form, was deren Beliebtheit unter den Wettkampfpiloten erklärt: sogar für die drahtlose Übertragung von Tasks zwischen zwei Oudies gibt es eine Lösung. Perfekt ist freilich auch dort nicht alles: ein optimiertes Vergleichsdreieck in der Karte wie bei XCTrack oder die aktuelle Anzeige der optimierten DHV-XC-Aufgabe fehlen und unsaubere Wegpunktdateien führen im Gegensatz zum SkyTraxx unbemerkt zu Navigationsfehlern, was im Wettbewerb fatal sein kann.

Vorhandene Flüge werden in einem Log geführt und können später angesehen bzw. abgespielt werden. Das Oudie ist hierbei sperriger zu bedienen, leistet aber mehr bei der Fluganalyse; hier merkt man das Segelflieger-Erbe.

Ganz andere Ideen sind dafür ins SkyTraxx eingeflossen, welches beispielsweise einen MP3-Player besitzt, den man durchaus auch im Flug benutzen kann; die Lautstärke liegt immer etwas unterhalb der des Variotons und sogar an Vor-/Zurück-Tastenschemata wurde gedacht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Oudie konsequent weiter entwickelt worden ist, frühere Schwächen (Display, Batterie) abgelegt hat und dank der Basic-Variante nun auch für Normalpiloten den Aufstieg vom Vario zum Flugcomputer interessant macht. Besonders der Wettkampfpilot auf der Suche nach einem All-in-one-Gerät, der zu einem vertieften Einstieg in die Materie bereit ist, findet noch nichts Besseres.

Das SkyTraxx 3.0 betritt die Bühne mit einem Paukenschlag. Hier stimmt die Hardware perfekt und seine Bedienung wurde konsequent für Gleitschirmpiloten optimiert, die weder ein Informatikstudium absolvieren noch unterwegs mit spitzen Fingern Dutzende Features bedienen wollen. Bei der Software ist noch Luft nach oben, aber es findet eine permanente und schnelle Weiterentwicklung statt; mit professioneller XC- und Wettkampfunterstützung ist noch in diesem Jahr zu rechnen. Für fortgeschrittene Normalpiloten lässt es kaum Wünsche offen und bis zu den entsprechenden Updates können die noch vermissten Profifunktionen auch durch XCTrack auf einem Smartphone ersetzt werden.

Anzeige

Anzeige

Über Mythen und Fakten des Berufsunfähigkeitsschutzes

Es gibt viele Mythen und Vorurteile im Bezug auf eine Berufsunfähigkeit und deren Absicherung.

Oft geht es um die Frage: Brauche ich Berufsunfähigkeitsschutz oder ist das hinausgeworfenes Geld?

Die Mehrzahl der Deutschen glaubt, dass Sie kein größeres Risiko haben, irgendwann einmal berufsunfähig zu werden … und jung wie man ist schon gar keines …

Meist wird hier auf die stabile Gesundheit und den risikoarmen Büroarbeitsarbeitsplatz verwiesen. Fakt ist aber, dass etwa jeder Vierte im Laufe seiner beruflichen Karriere berufsunfähig wird. Natürlich will niemand krank werden oder einen Unfall erleiden und viele schieben das Thema gerne weit weg. Mit etwas Weitsicht wird einem aber klar, dass es bei den meisten Menschen spätestens ab dem 35. – 40. Lebensjahr vermehrt und nach und nach zu Krankheiten kommt und man nicht mit 85 Jahren kerngesund verstirbt. Eine Berufsunfähigkeit mit dem entsprechenden Einkommensverlust hat dann gravierende Folgen …

Viele sind sich sicher: Mit meinem Bürojob werde ich ohnehin nicht berufsunfähig.

Der jeweilige Beruf ist für den Versicherer ein wichtiger Parameter, um die Versicherungsprämie zu kalkulieren. Natürlich hat hierbei eine handwerklich tätige Person ein höheres Risiko berufsunfähig zu werden als eine Person, die rein im Büro arbeitet. Zirka 90 % der Berufsunfähigkeitsfälle gehen allerdings auf eine Krankheit zurück … unabhängig davon, welcher Berufsgruppe man angehört. So sind die häufigsten Ursachen für Berufsunfähigkeit psychische Erkrankungen, wie etwa ein Burnout, gefolgt von Rücken- oder Nervenerkrankungen.

Ein weiterer Fakt: Jung bedeutet meistens gesund. Und Gesundheit ist die Grundvoraussetzung für das Erlangen von Berufsunfähigkeitsschutz.

Und noch eines: Jung bedeutet günstiger Berufsunfähigkeitsschutz. Mit zunehmendem Alter bei Beginn des Vertrages steigen die Prämien. Deshalb empfiehlt es sich eben jung, gesund und somit günstig für den Rest der Vertragslaufzeit zu starten.

Eine Vielzahl glaubt, dass der Staat sie schon „auffangen“ wird, weil man ja einen Anspruch auf Leistung besitzt.

Leider ist dies in vielen Fällen jedoch nicht die Realität: Entscheidend ist nicht der Anspruch an sich, sondern ab wann der Anspruch auch zu einer Leistung/Auszahlung führt!

Jeder Angestellte erwirbt nach einer Wartezeit von 5 Jahren über die Einzahlungen in die gesetzliche Rentenversicherung (GRV) zwar einen staatlichen Erwerbsminderungsschutz. Dieser staatliche Schutz greift aber nur dann und wirklich nur dann, wenn kein einziger Beruf mehr mindestens zu 3 Stunden täglich ausgeübt werden kann. Heißt im Klartext: Der Student bei Beginn des Studiums oder der Student mit Masterabschluss bei Berufsbeginn hat zunächst einmal – wegen der Wartezeit von 5 Jahren - überhaupt keinen Schutz durch den Staat. Der sich seit 15 Jahren im Beruf befindende und angestellte Diplom-Ingenieur, Informatiker, Schreiner oder Betriebsleiter hat zwar einen „Anspruch“. Wenn die GRV jedoch die oft zitierte Pförtnertätigkeit als noch ausführbar betrachtet, gibt es aber auch keine Leistung. Mit einer Leistung aus dem „Anspruch“ ist daher sehr selten zu rechnen. Selbst wenn die Leistung des Gesetzgebers ausgezahlt wird, sind dies im maximalen Fall 33 % des letzten Bruttoeinkommens.Die durchschnittliche Erwerbsminderungsrente beträgt aktuell zirka 680 Euro pro Monat. Kann man davon wirklich leben?

Ein privater Berufsunfähigkeitsschutz leistet schon, sobald allein „der zuletzt ausgeübte Beruf über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten zu mindestens 50 % nicht mehr ausgeübt werden kann“. Es gibt dabei keine Verweisung auf die „Pförtnertätigkeit“. Alle anderen Berufe sind also irrelevant. Wartezeiten wie in der GRV gibt es nicht. Die Berufsunfähigkeitsversicherung ist auch nicht „unbezahlbar“. Der Beitrag kann für alle versicherbaren Berufsgruppen so gestaltet werden, dass der Schutz bezahlbar ist.

Selbständige oder Freiberufler haben keinen staatlichen Schutz, ein privater Schutz ist hier unabdingbar.

Zirka zwei Drittel der Deutschen glauben, der Besitz einer Immobilie oder das Ersparte schützt Sie bei Berufsunfähigkeit.

Wenn das Gehalt aufgrund einer Berufsunfähigkeit ausbleibt, muss nach Alternativen zum Erhalt des Lebensstandards gesucht werden.

Wenn eine „Finanzierung“ des monatlich ausfallenden Einkommens über vorhandene Werte erfolgt, müssen diese zu Geld gemacht werden können. Das mag bei Geldanlagen noch funktionieren, eine Immobilie verkauft sich aber nicht von heute auf morgen. Zumal sprechen wir hier von Beträgen, die sehr schnell in die Hunderttausende gehen. Wer hat diese? Und wo lebt man nach dem Verkauf der Immobilie? Das Problem würde damit nur kurzzeitig verschoben aber langfristig nicht gelöst.

Eine Berufsunfähigkeitsabsicherung ersetzt eben langfristig das größtenteils ausgefallene Einkommen. Im optimalen Fall bis zum Beginn der gesetzlichen Rente zum 67. Lebensjahr.

Der DHV und seine Mitglieder vertrauen in diesem wichtigen Thema seit vielen Jahren HDI.

Nicht ohne Grund: Die Absicherung des vollumfänglichen Flugrisikos ist neben dem exzellenten Bedingungswerk, einer ausgezeichneten Risikoprüfung sowie kundenfreundlichen Unterstützung im Leistungsfall das entscheidende Argument für viele Mitglieder den Schutz bei HDI einzudecken. Dazu kommt eine moderate Sicht auf das Risiko des Flugsportes.

Für DHV-Mitglieder ist der Beitrag bei der HDI daher deutlich günstiger als am gesamten Versicherungsmarkt.

Um diesen Schutz zu erhalten, beziehungsweise Euch ein unverbindliches Angebot einzuholen, wendet Euch wie seit Jahren bitte vertrauensvoll an die HDI – DHV Mitgliederbetreuer Thomas und Can unter *thomas.ingerl@hdi.de* oder 069-7567-395.

Rekordtag an der Grente

Eine kritische Reflexion

Text und Fotos: Philipp Ott

12.5.2016 | 20.15 Uhr

Nach mittlerweile über zehn Stunden Flugzeit setze ich zur letzten Talquerung an. Von Glückseligkeit durchdrungen, genieße ich den letzten Abgleiter… nochmals kurzes Schütteln in einer Konvergenz und ich tauche in den sanften Talwind des Antholzer Tals ein. In nächster Nähe unseres Nachtlagers eine liebliche Dorfkirche, der Vorplatz wegen irgendeiner Festivität von jeder Menge Einheimischer bevölkert und obendrein ein Bierausschank. Perfekt!

Noch ein paar Wingover, ein bisschen spiralen, zwei, drei kleine Schritte… und schon stehe ich um 20.28 Uhr, nach 10,5 h und 243,1 km, wieder auf dem Boden der Tatsachen. Ein paar Dutzend Kinder umringen mich, wollen den Gleitschirm anfassen und organisieren mir in Windeseile ein Landebier. Begeisterung. Aufgeregte Fragen. Ich schildere in absoluter Kurzfassung die überbordenden Eindrücke des zurückliegenden Flugtages und dann holt sie mich auch ganz schnell ein, die Realität. „Hast du schon gehört, da ist heute in der Nähe der Grente einer abgestürzt und ist tot!“ - „Keine Ahnung, tatsächlich?“ - „Hoffentlich kennst Du den nicht!“ Ja, hoffentlich kannte ich den nicht! War doch den ganzen Tag das Handy aus, da konnte ich natürlich nicht wissen, was heute passierte, vor allem um den Verbleib meiner Freunde hatte ich mir bisher keinerlei Gedanken gemacht …

Start an der Grente

Ca. 13 Stunden zuvor

Roland und ich saßen bei Kaffee und Leberwurstbroten im Wohnmobil, als Werner um Viertel nach Sieben mit brandaktuellem Wetterbericht unseren Frühstücksraum enterte. Die Vorzeichen, die einen guten Dreieckstag an der Grente erwarten ließen, standen auf grün, allerdings war beständiger Nordwestwind gemeldet. Würde der Wind die Thermik ankurbeln, oder sich zum Störenfried ausbauen? Tja, das würden wir nur in der Luft erfahren können… Da mittlerweile relativ spät dran, schulterten wir unsere Leichtausrüstungen und sprinteten los. Am Startplatz angekommen, traf es mich wie mit dem Vorschlaghammer: Wurde mir die Grente doch als Geheimtipp für laufbereite Wanderer angepriesen, tummelten sich auf diesem großzügigen Bergrücken nun schon ca. 200 Piloten! Abgesehen vom Müll, der hier zurückgelassen wurde (!), hatte ich mir das doch alles anders, irgendwie intimer vorgestellt. Wie dem auch sei, bereits um 9.15 Uhr begaben sich die ersten in die Luft und...es trug! In Windeseile machten wir uns startklar und ich verließ wenige Minuten nach Werner den Takeoff.

9.48 Uhr

Den Startbart erst ausgedreht, reihte ich mich ein in das bunte Treiben entlang der 3.000er in Richtung Defereggental. Durch die Frühstarter, von denen einige schon beachtlich tief grundelten, war der Weg perfekt markiert. Ich suchte mir nur das beste Steigen und hangelte mich entlang der Ridge gen Osten. Die Steigwerte waren mäßig, ebenso die Höhe von ca. 2.900 m, aber zuverlässig. Na ja, was sollte man erwarten, es war Viertel nach Zehn! Umgeben von unzähligen Schirmen kam ich mir kurzzeitig vor wie beim Weltcup…

Ca. 11.30 Uhr

… wenig später war bereits der Talschluss des Defereggen erreicht, nun stand die Querung Richtung Großglockner an. Drüben angekommen, galt es, die Zähne zusammenzubeißen, einen recht widerlichen Leebart auszureizen und der Anschluss war gemacht. Der Anblick, während ich auf den Stüdelgrat und den rund herum gelegenen Glockner-Gletscher zuhielt, war überwältigend.

Für einige Minuten ließ ich mich zu purem Sightseeing hinreißen, bevor es um ca. 12.15 Uhr in direkter Linie wieder Richtung Westen ging. Nördlich der Grente setzte ich wenig später zur Querung über‘s Ahrntal an, die sich als echte Herausforderung darstellte. Talwind und überregionaler Wind standen voll auf der Nase. Ich sah mich bereits bei Sand in Taufers landen, als ich mich entschied, die letzte Karte auszuspielen und zu versuchen, mich bei Pfalzen wieder auszugraben. Pfalzen und Nordwind... meistens kein Spaß. Nach langwierigen und gleichsam schweißtreibenden Manövern war auch diese Lee-Falle gemeistert und am fortgeschrittenen Nachmittag tat sich endlich erneut der Horizont vor meinen Augen auf. Vorerst geschafft! Die Querung zum Rosskopf wirkte riesig. Mit solider Höhe ausgestattet lehnte ich mich zurück, machte Brotzeit, genoss die ruhige Luft und pinkelte ausgiebig. Schön!

Beim Rosskopf angekommen, war klar: Dieser unscheinbare Hügel brannte, und zwar großflächig! Tja, das sind Erfahrungswerte, die Google-Earth nicht liefern kann. In immer höhere Regionen der noch tief verschneiten Bergwelt trugen mich Wind und Thermik, bis schließlich der westliche Wendepunkt, die Agelspitz, erreicht war. Die Schneeflanken lieferten keinen Aufwind mehr, alles war ruhig, ich ►

Am Ende vom Defereggen zum Großglockner

war alleine und vollkommen bei mir. Nun noch eine 180°-Wende und mit Sonne und Wind im Rücken schwebte ich mit ca. 50 km/h entlang der zum Greifen nahen, wundersamen, wie mit dem Rasiermesser geschnittenen Schneegrate zurück zum Rosskopf. Definitiv gibt es Momente, die mit Geld nicht zu bezahlen sind…

Ca. 19.15 Uhr

Nach zähem Wiederaufstiegskampf bei Lüsen, knallte es mich ca. 19.15 Uhr, in der Nähe des Kronplatzes nochmal mit integrierten 3,5 m/s an die Basis zurück. „Jawollja!“ Nun noch ein kleiner Talsprung und es war so weit: Im grandiosen Licht der untergehenden Abendsonne flog ich auf den Grat des gleichermaßen bizarren, wie majestätisch monumentalen Heiligkreuzkofel. Vor Ehrfurcht erstarrt, verschlug es mir bei meinen Kamera-Kommentaren kurzzeitig die Sprache. Ein Moment, in dem man das Glauben beginnen, oder von eben diesem abfallen könnte. Die Welt ist wunderschön. Nachdem die südliche Wende gemacht war, drehte ich vorm Heiligkreuz-Massiv nochmals alles was ging und schaltete dann den Endanflugrechner ein. Es galt nun lediglich hoch genug am Piz da Peres anzukommen. Gegenwind. Halbgas. Lange Gleitstrecke… und… Touchdown! Ich hatte das Nadelöhr passiert… Freudengeschrei… und die Gewissheit, mich die letzten 20 min dieses Fluges nur noch ins Antholzertal zurück tragen lassen zu dürfen.

Freud und Leid

Die überschwängliche Euphorie wich schnell der Ernüchterung. Ein kindlicher Satz, offen, ehrlich, brutal: „Hoffentlich kennst Du den nicht.“ Ja, hoffentlich kannte ich den nicht! Sorge und Nervosität machten sich in mir breit und umgehend ging ich vom Flugzeugmodus meines Smartphones wieder auf Empfang. War ich doch die letzten 11 h in meiner ganz eigenen Welt, hoch konzentriert und gespannt einer Feder gleich, hingen nun die

Anzeige

Hier der Code zum Film

Traumhafte Abendstimmung am Heiligkreuzkofel

Gedanken bei meinen Freunden. Werner, Roland, die Blaimis, wie hatten sie den Tag verbracht, war alles gut gegangen? Ohne jeglichen Zweifel waren die Bedingungen heute, gerade um die Mittagszeit, definitiv nicht „schulungstauglich“.

Kritische Betrachtung

Gerade wegen der hochemotionalen Momente, die ich während meiner Fliegerei bisher durchleben durfte und die im zurückliegenden Flugtag wieder überaus eindrücklich zur Geltung kamen, sah ich mich in diesem Moment einmal mehr knallhart mit der Frage konfrontiert: Was um Himmels Willen tun wir hier eigentlich?!

Geht es bei unserer Streckenjagd um Autonomie? Geht es um Anerkennung? Oder letztlich doch nur um primitive Bedürfnisbefriedigung: Ich kann länger, höher, weiter?!

Es folgt nun keine Abhandlung über psychologische Grundlagen und das Bedürfnis nach Extremsportarten, das wäre ein ganz eigenes Kapitel. Viel mehr möchte ich darauf eingehen, wie essentiell und überlebenswichtig es in diesem Sport ist, sein Tun und sich selbst zwar nicht in Frage zu stellen, jedoch regelmäßig zu hinterfragen: Was ist aktuell die Motivation für meine Flüge, hat sich hier in letzter Zeit etwas grundlegend geändert? Riskiere ich vielleicht regelmäßig Kopf und Kragen für Kilometer und Punkte, oder bin ich, was die Sicherheitsreserve meines persönlichen Risikomanagements angeht, noch im grünen Bereich? Steht das Risiko, das ich/wir eingehen, noch in irgendeiner Relation zum Erlebten? Wie kann es sein, dass sich viele Piloten, mich eingeschlossen, während der letzten elf Stunden immer relativ sicher fühlten, andere hingegen den Flug abbrachen? Hat sich meine Wahrnehmung verändert, oder bin ich mittlerweile einfach zu abgebrüht? Steht noch die Freude an der Schönheit des Sports im Vordergrund, oder geht es nur noch um verbissenen Wettkampf? Gibt es in unserem Sport überhaupt etwas zu gewinnen?

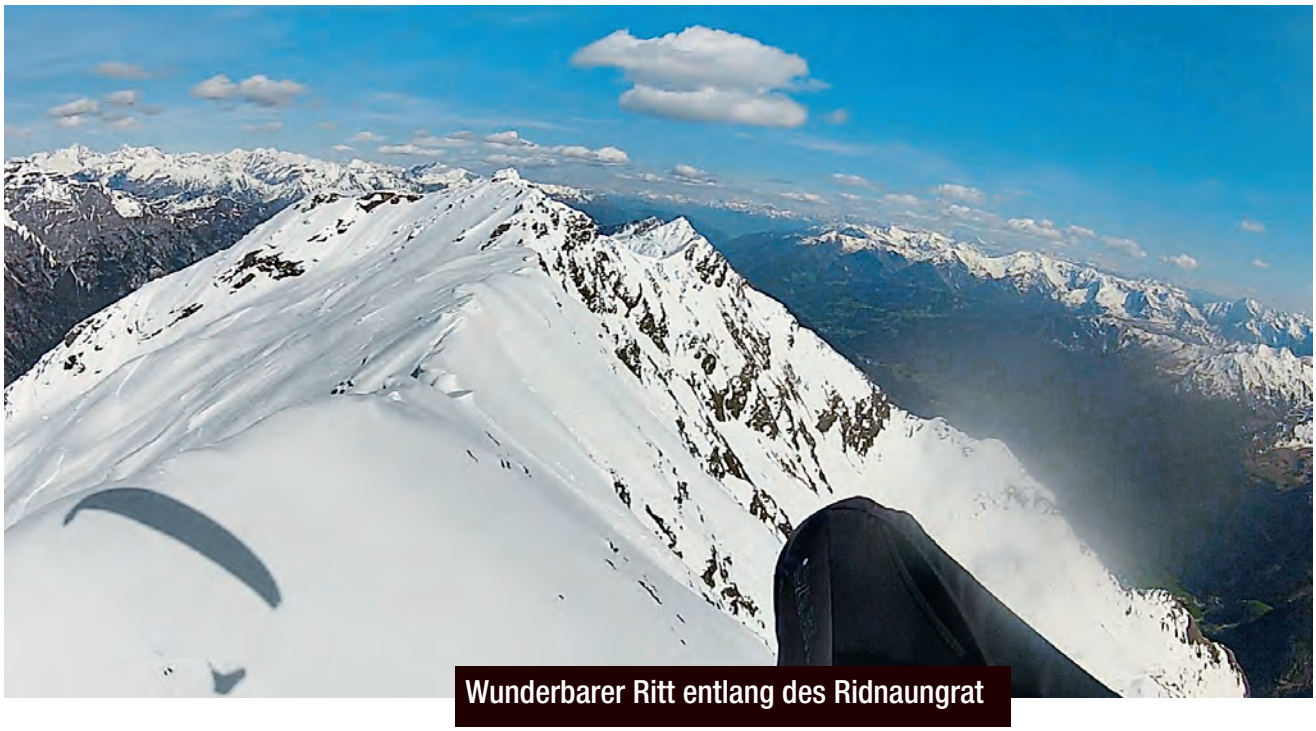
Objektiv betrachtet kann es auf letzteres bezogen nur eine Antwort geben: Nein, oder zumindest nicht viel. Vielleicht Ruhm und Ehre? Auch damit ist es nicht weit her. Was gibt es zu verlieren? Jede Menge! Im dümmsten Fall sogar das Leben…

Ich gehe in erster Linie Streckenfliegen, weil mich die Schönheit der Welt von oben glücklich macht. Ich liebe es, wie sich über einen langen Tag in der Luft Landschaft und Flugbedingungen verändern. Ich setze mir eigene Ziele und schwelge in Euphorie, wenn es mir gelingt, diese zu erreichen. Ich freue mich ebenso, wenn meine Freunde meine Erlebnisse mit mir teilen und mir bisweilen auf die Schulter klopfen mit den Worten, „das hast du gut gemacht“, oder, „ich bin stolz auf dich!“ Ängste habe ich dabei insgeheim jede Menge, vor allem natürlich: bloß nicht runter fallen. Und trotzdem versuche ich immer wieder das Optimum aus Flugtag und Fluggerät heraus zu holen. Wie ich dem begegne? Durch akribische ...

…Vorbereitung

Fliegerisch beginnt das mit Frühjahrsflügen in Bassano etc., wobei ich versuche, hier schon jede Menge Flugstunden zu sammeln. Fliegen gehe ich das ganze Jahr bei schwacher und starker Thermik, kombiniert mit viel und wenig Wind. Über die ►

Anzeigen



Wunderbarer Ritt entlang des Ridnaungrat

aktuell ca. 150-200 Stunden Airtime jährlich hinaus, mache ich wöchentlich fünf- bis sechsmal Kraftausdauersport und widme mich berufsbedingt täglichen Körperbewusstseins- und Achtsamkeitsübungen. Bei Gebirgsflügen hacke ich mir nicht nur irgendwelche Wendepunkte ins GPS, sondern versuche mir vor allem anhand von Reliefkarten und Google-Earth die Anforderungen des zu befliegenden Geländes im Vorfeld bewusst zu machen. Bisweilen könnte man auch den Eindruck gewinnen, dass manche Piloten mehr mit ihrem Tablet am Cockpit, als mit den sie umgebenden Umwelteinflüssen beschäftigt sind...

Deutlich erfahreneren Piloten aus meinem Freundeskreis frage ich beharrlich große Löcher in den Bauch. Dieser Erfahrungsaustausch ist für mich ebenso eine wesentliche Grundlage meiner Vorbereitung.

Im Flug

Am 21.05. wurden alleine im DHV-XC ca. dreißig Flüge über 200 km von der Grente eingereicht. Natürlich keineswegs ein Beleg dafür, dass die Bedingungen rund und leicht zu handhaben waren.

Abgesehen von diversen Retterabgängen ereignete sich tragischer Weise auch der tödliche Unfall. Der österreichische Pilot galt als sehr erfahren und soll laut Zeugenaussagen, ohne das R-Gerät ausgelöst zu haben, gegen 13 Uhr in eine Felswand am Hochgall eingeschlagen sein. Den Schilderungen vieler Piloten zufolge wurden die Bedingungen zu dieser Uhrzeit als überaus bockig empfunden. Nachdem der Nord-West kräftig zugelegt hatte und die thermikstärkste Tageszeit anstand, sind diese Empfindungen nicht weiter verwunderlich. Wie wurde darauf reagiert?

Persönliches Risikomanagement

Letzten Endes geht es darum, die persönlichen Fähigkeiten und Voraussetzungen, die natürlich auch die mentale Stärke umfassen, möglichst nüchtern einzuschätzen und den Anforderungen des Tages sachlich gegenüber zu stellen. In der Nachlese wurden viele Stimmen laut, dieser Tag sei unfliegbar gewesen. Ein großer Teil der Piloten kategorisierte diesen Tag aber auch als herausragenden Streckentag. Entscheidend sind wohl zunächst die unterschiedlichen Maßnahmen, die zu dieser Tageszeit ergriffen wurden. Viele Piloten brachen ihren Flug zu dieser Zeit ab, andere flogen weiter. Mich persönlich fragte eine Kollegin am Abend: „Philipp, wie hast Du es gefunden, bist ja nicht landen gegangen? Du denkst dir dabei nix, wenn's bockt, oder?"

Oh doch, weit gefehlt!

Nebst vieler kleinerer Entscheidungen musste ich mir spätestens nach der turbulenten Waschküche bei Pfalzen die entscheidende Frage stellen: „Weiter fliegen oder Abbruch?" Während viele Kollegen im Kampf gegen die Uhr weiterhin ständig im Gas standen und teilweise hart am Relief flogen, entschied ich mich für Gas-raus-und-hochfliegen. Ich hatte während der stärksten Turbulenzen immer genü-

Anzeige

gend Sicherheitsreserve und darüber hinaus nicht nur die schönere Aussicht, sondern wahrscheinlich auch deutlich ruhigere und dadurch angenehmere Bedingungen. Habe ich doch die letzten Stunden gegen Wind und bockige Luft kämpfen müssen, wurde ich nun im Gegenzug ab der Sterzingquerung gen Westen für den Rest des Tages mit traumhaften Bedingungen belohnt. Alles in allem habe ich für mich die Entscheidung getroffen, dass dies ein durchaus fliegbarer Tag war und kann daher aus vollster Überzeugung behaupten, es wäre ein Jammer gewesen, hätte ich diese wunderschönen Stunden meiner Fliegerkarriere verpasst. Streckenfliegen birgt definitiv höhere Risiken und bedarf somit auch einem großen Maß an Planung und Vorbereitung. Demgegenüber stehen hochgradig erfüllende Momente, die mich dies bereitwillig investieren lassen.

Größten Respekt

… vor all jenen, die sich den sportlichen Herausforderungen von Flügen dieser Kategorie stellen.

Und mindestens eben so viel Respekt vor denen, die sich nicht dem Lemming-Effekt unterwerfen („weil der das meint zu können, kann ich das auch“) und sich für den Abbruch entscheiden.

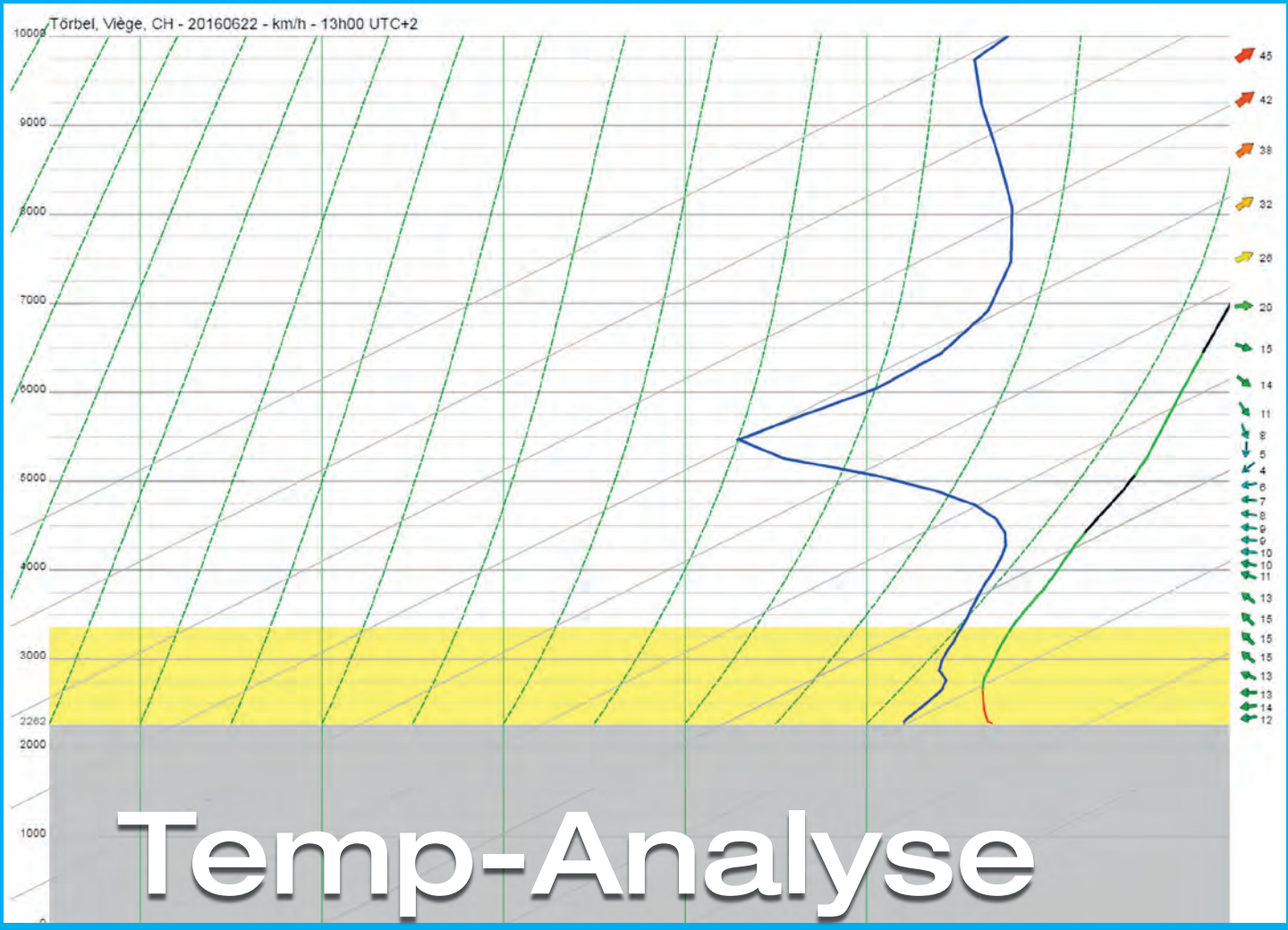
Abschließend

… möchte ich ein Plädoyer für die Entscheidungsfreiheit halten. Wie viel der Einzelne für die Erfüllung seiner Träume investiert und letztlich auch riskiert, sei jedem selbst überlassen.

Neue Wege

Das Grentedreieck ist beeindruckend. Die zu fliegenden Linien sind eindeutig und die sich bietenden Aussichten unbeschreiblich schön. Jedoch sind die Alpen groß. Den vollkommen überlaufenen Zuständen des 21.05.16 kann man ganz einfach begegnen, denn die Variantenvielfalt ist schier unbegrenzt, solange es nicht nur um XC-Punkte geht. Vor wenigen Tagen gelang mir ein Flug mit doppelter Hauptkammquerung und ich durfte zwei Drittel des Tages in vollkommener Einsamkeit die exorbitante, zerklüftet raue Schönheit rund um den östlichen Alpenhauptkamm genießen. Letztlich geht es doch bei unserem Sport darum, mit den Elementen zu spielen und die Freiheit zu genießen. Es lebe die Kreativität und auf zu Neuem!

Anzeige



Temp-Analyse

Kurvenlesen kann jeder

Temp-Diagramme, auch Soundings genannt, gelten vielen Piloten als Innbegriff der Komplexität der Flugmeteorologie. Doch auch ohne ein komplettes Verständnis all der Kurven kann man daraus wichtige Erkenntnisse über einen Flugtag gewinnen. Eine Anleitung am Beispiel der simplen Temps von Meteo-Parapente.

Text und Grafiken: Lucian Haas

Temp, Sounding, Emagramm – es gibt verschiedene Bezeichnungen für eine typische Form von Meteo-Punktprognosen. Sie stellen jeweils die Temperaturschichtung und Windverhältnisse in der Atmosphäre über einem Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt dar. Diese Darstellungen lesen zu können, gilt für viele Piloten als so etwas wie der heilige Gral der Flugmeteorologie. Vor allem gelten Temps aber als kompliziert. Viele Kurven, Linien, gestrichelte Hilfslinien etc. kreuzen sich da in der Darstellung, so dass man schnell die Übersicht verlieren kann. Das muss aber gar nicht sein. Temps bieten auch leicht zugängliche Informationen, die man ohne intensives Kurvenstudium und Temp-Lese-Diplom nutzen kann. Besonders einfach geht das mit einer Darstellung, wie sie die französische Flugwetterseite Meteo-Parapente bietet (s. Kasten S.65). Dort lassen sich für jeden beliebigen Punkt innerhalb des Vorhersagegebietes (Mitteleuropa) prognostizierte Soundings abrufen. Und die sind grafisch so aufbereitet, dass sie leicht zu interpretieren sind.

Temps oder Soundings, egal ob von Meteo-Parapente oder anderen Anbietern, bieten einem Piloten üblicherweise vier wichtige Informationen:

1. Wie stark und aus welcher Richtung weht der Wind in verschiedenen Höhenschichten?
2. Wie hoch reicht die Thermik maximal?
3. In welchen Bereichen (Höhen) über Grund wird eine Thermikblase besser, mittelmäßig oder schlecht steigen?
4. Sind dichte Wolken zu erwarten, die die Thermikentwicklung stören?

Kommen wir nun dazu, wie man diese vier Infos aus den Temps von Meteo-Parapente herauslesen kann, ohne alle Feinheiten der Kurven verstehen zu müssen:

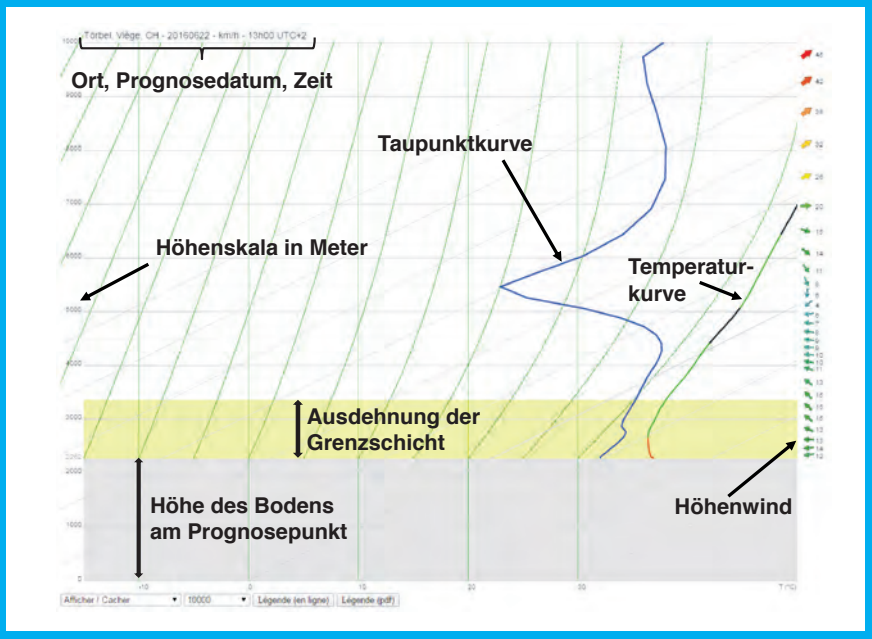
Höhenwind

Meteo-Parapente zeigt in seiner Temp-Darstellung rechts den Wind in verschiedenen Höhen. Die Windgeschwindigkeit ist auch mit Farben codiert und erlaubt so einen schnellen Überblick. Dunkles Grün kennzeichnet fliegbare Bedingungen. Bei Hellgrün bis Gelb (18-30 km/h) wird es schon deutlich anspruchsvoller, v.a. im Gebirge, wo sich dann kräftige Leegebiete ausbilden können. Von Höhenschichten mit orangen bis roten oder gar violetten Windpfeilen (mehr als 30 km/h) sollte man sich als Gleitschirmflieger am besten ganz fernhalten.

Aufmerken sollte man als Pilot auch, wenn die Atmosphäre je nach Höhenschicht kräftige Windsprünge aufweist, bei denen die Windgeschwindigkeiten über kurze Distanz von Grün auf Gelb-Rot springen. Auch deutliche Windrichtungsänderungen zwischen zwei Windpfeilen in der Höhe sollte man im Blick behalten. In beiden Fällen ist in diesen Höhenschichten durch Scherungen mit kräftigen Turbulenzen zu rechnen.

Maximale Thermikhöhe

Wenn Luft am Boden erhitzt wird und dann als Thermik aufsteigt, kühlt sie sich ►



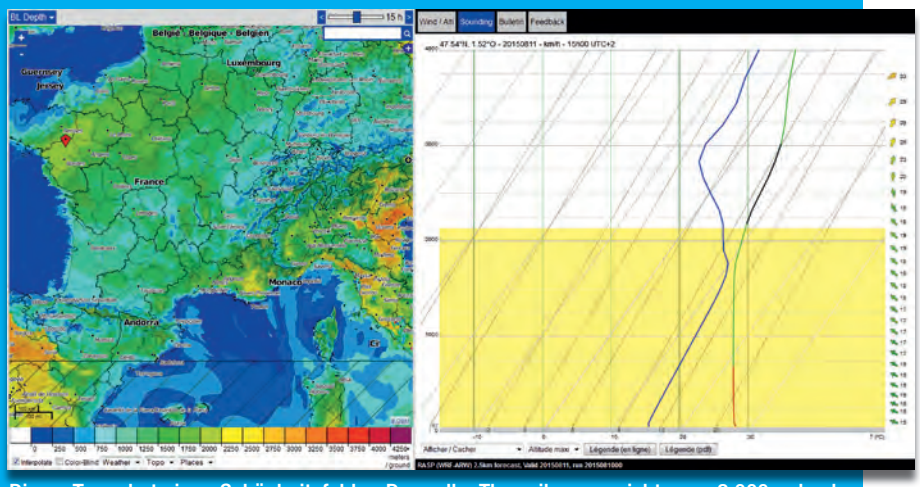
Typische Darstellung einer Sounding-Prognose von Meteo-Parapente. Die wichtigsten Infos sind farbcodiert und auf einen Blick zu erkennen.

Soundings in Meteo-Parapente

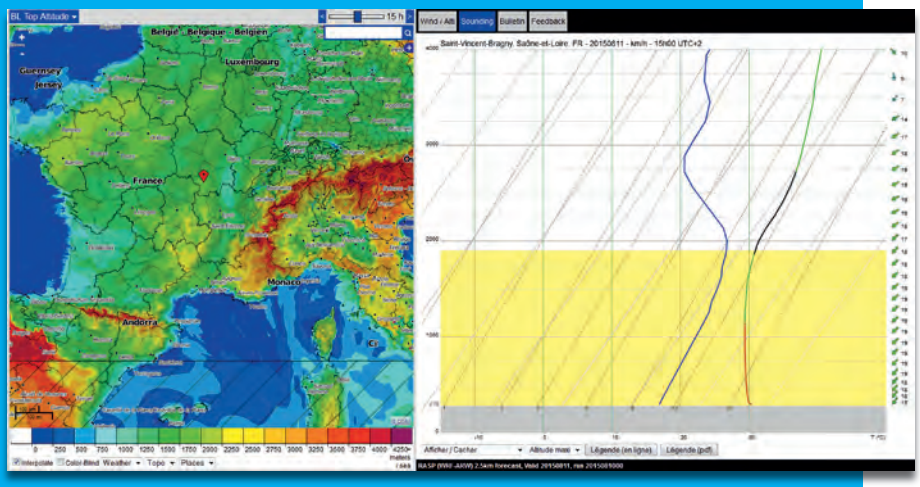
www.Meteo-Parapente.com ist eine französische Flugwetterseite, die auf Basis des RASP-Modells Thermikprognosen liefert. Ein Abo kostet 24 Euro im Jahr, doch die meisten Angebote sind frei zugänglich. Nur gelegentlich werden einzelne Tage für Nutzer ohne Abo gesperrt.

Die Darstellung eines Soundings in Meteo-Parapente erreicht man folgendermaßen: Man klickt rechts oben auf den Reiter „Sounding“ (bzw. Emagramme) und dann links an den gewünschten Ort in der Karte. Auf gleiche Weise kann man sich durch einen Klick auf den Reiter „Wind/Alti“ ein Windgramm für diesen Punkt anzeigen lassen.

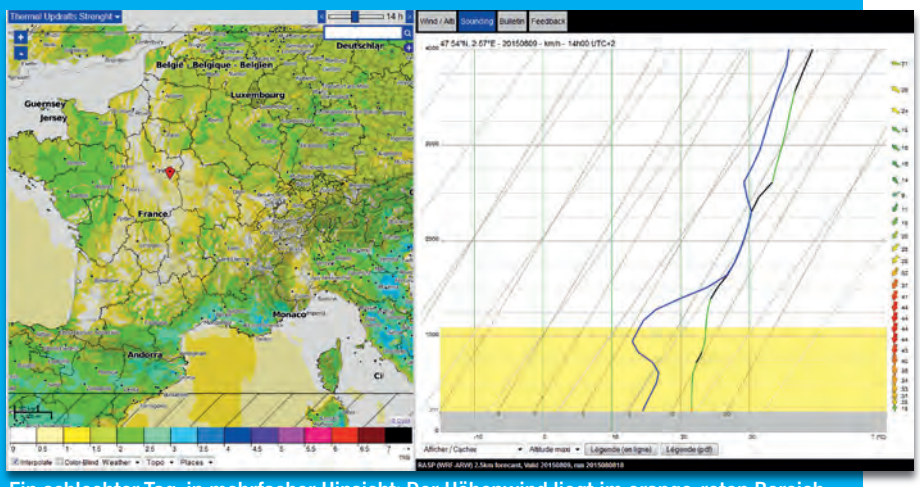
Die Soundings von Meteo-Parapente bieten eine besonders einfache Darstellung, die von sonst üblichen Temps etwas abweicht. Höhenangaben erfolgen in Metern und nicht in Form des Druckniveaus (hPa). Windgeschwindigkeiten werden im km/h anstelle von Knoten angegeben. Zudem hilft eine Farbcodierung dabei, die besseren und schlechteren Thermikbereiche schnell zu erkennen. Nützlich ist auch, dass man die Höhendarstellung auf die unteren 2.000 oder 4.000 Meter begrenzen kann, was für die Gleitschirmfliegerei besonders relevant ist. Zudem kann man in den Temps Hilfslinien u.a. der Feucht- und Trockenadiabaten nach Belieben ein- und ausblenden, um die Ansicht so übersichtlich wie möglich zu halten.



Dieser Temp hat einen Schönheitsfehler: Der gelbe Thermikraum reicht zwar 2.000 m hoch und der Temperaturverlauf (rot-grün) verspricht nutzbare Thermik. Doch auf 1.700 m nähert sich die blaue Taupunktkurve der Temperaturkurve stark an. Die hohe Feuchtigkeit in dieser Schicht wird dafür sorgen, dass die Wolken sich nicht so schnell auflösen, sondern viel Schatten werfen. Das schnürt den Thermiknachschub ab.



Ein verheißungsvoller Tag im Flachland: Der Thermikraum (gelb) reicht weit über 1.000 m über Grund. Die Windpfeile (rechts) liegen alle im grünen Bereich und weisen keine Sprünge auf. Das verspricht wenig zerrissene Thermiken. Die blaue Taupunktkurve und die rot-grün-schwarze Temperaturkurve berühren sich nicht, bzw. kommen sich nicht sehr nahe. So bleibt die Bewölkung aufgelockert und verspricht steten Thermiknachschub.



Ein schlechter Tag, in mehrfacher Hinsicht: Der Höhenwind liegt im orange-roten Bereich (zu stark). Bei etwa 2.000 m berühren sich Tau- und Temperaturkurve, dort herrscht also eine geschlossene Wolkenschicht. Zudem sind in der Grenzschicht sogar (schwarze) Sperrschichten erkennbar, die die Thermik stoppen.

Merkmale guter Flugtage

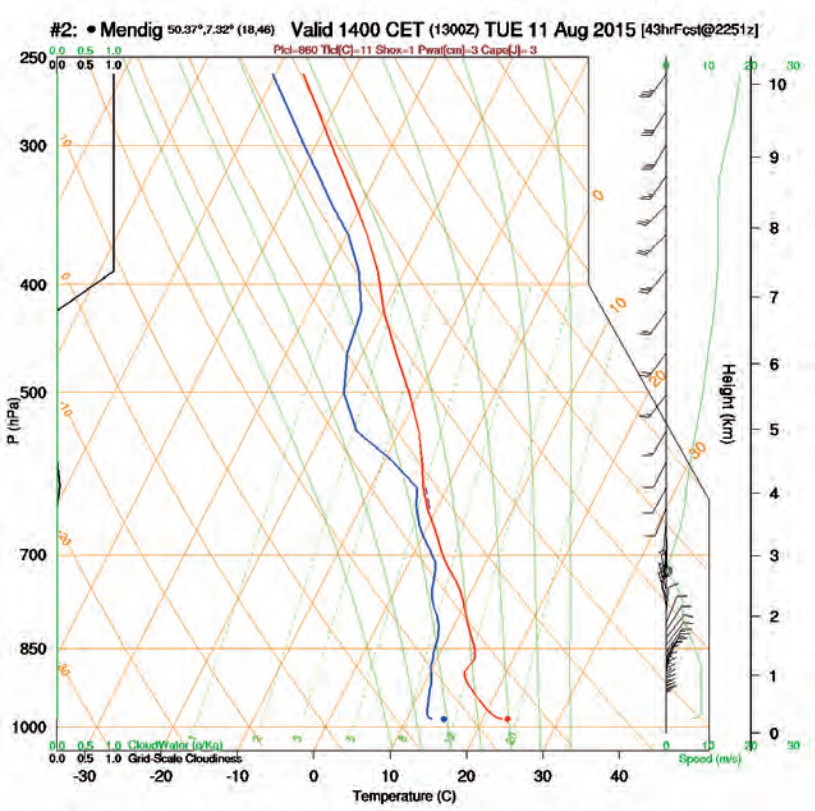
Einen guten Flugtag kann man mit Blick auf die Temp-Prognosen von Meteo-Parapente relativ schnell erkennen. Die Darstellung sollte zur Hauptthermikzeit gegen 14 Uhr folgende Zutaten liefern:

- Der Wind liegt im gesamten Thermikraum im fliegbaren (grünen) Bereich.
- Die Thermikraum über Grund (gelber Balken) ist mindestens 800 bis 1.000 Meter dick, damit man ausreichend Arbeitshöhe für Streckenflüge hat.
- Die Temperaturkurve im Thermikraum ist nur rot und grün gefärbt. Oberhalb des Thermikraumes sind Sperrschichten erwünscht, um Überentwicklungen zu vermeiden.
- Temperatur- und Taupunktkurve berühren sich über alle Höhenschichten hinweg niemals. Zudem kommen sie sich im Thermikraum nicht näher als 5°C. So bleibt die Bewölkungsdichte gering.

mit jedem Meter nach oben langsam ab. Typischerweise ist das minus 1°C pro 100 Meter (trockenadiabatische Abkühlung). Solange die Temperatur der umgebenden Luft niedriger liegt, wird die Thermikblase weiter aufsteigen, bis sie keinen Temperaturvorsprung mehr als Antrieb aufweist.

Je nach Temperaturschichtung der Atmosphäre ergeben sich für einen Tag typische Maximalhöhen, in denen eine thermisch getriebene Durchmischung der Atmosphäre stattfindet. Meteorologen bezeichnen diesen durch Konvektion vom Boden her beeinflussten Bereich als Grenzschicht, auf Englisch auch Boundary Layer genannt. In den Temps von Meteo-Parapente ist dessen Höhe als gelber Balken über dem grau eingezeichneten Bodenniveau dargestellt. Dort, wo der gelb eingefärbte Bereich oben endet, darf man für diesen Tag in etwa die maximale Thermikhöhe erwarten.

In der Praxis wird man diese Höhe übrigens nur selten erfliegen können. Zum einen können sich auch schon tiefer Wol-



Ein Sounding im klassischen Layout. Diese Darstellung verlangt schon weitaus mehr Durchblick, um hier die wichtigen Infos zum Flugwetter herauszulesen.

ken bilden, in die man als Pilot natürlich nicht hineinsteigen sollte. Zum anderen werden Thermiken (ohne Wolken) in der Regel nach oben raus schwächer. Sie können dann das Eigensinken der Gleitschirme nicht mehr kompensieren. In der Regel kann man mit erfliegbaren Thermikhöhen rechnen, die 200 bis 300 Meter unter der im Temp angegebenen Maximalhöhe liegen, wobei einzelne, besonders kräftige Thermikschläuche auch höher reichen können.

Auch in den Bergen reicht die Grenzschicht über den hohen Gipfeln häufig etwas weiter, als im Temp prognostiziert. Hier kann man an guten Tagen durchaus damit rechnen, an typischen Thermik-Hotspots die vom Modell angegebenen Höhen tatsächlich erreichen oder übertreffen zu können.

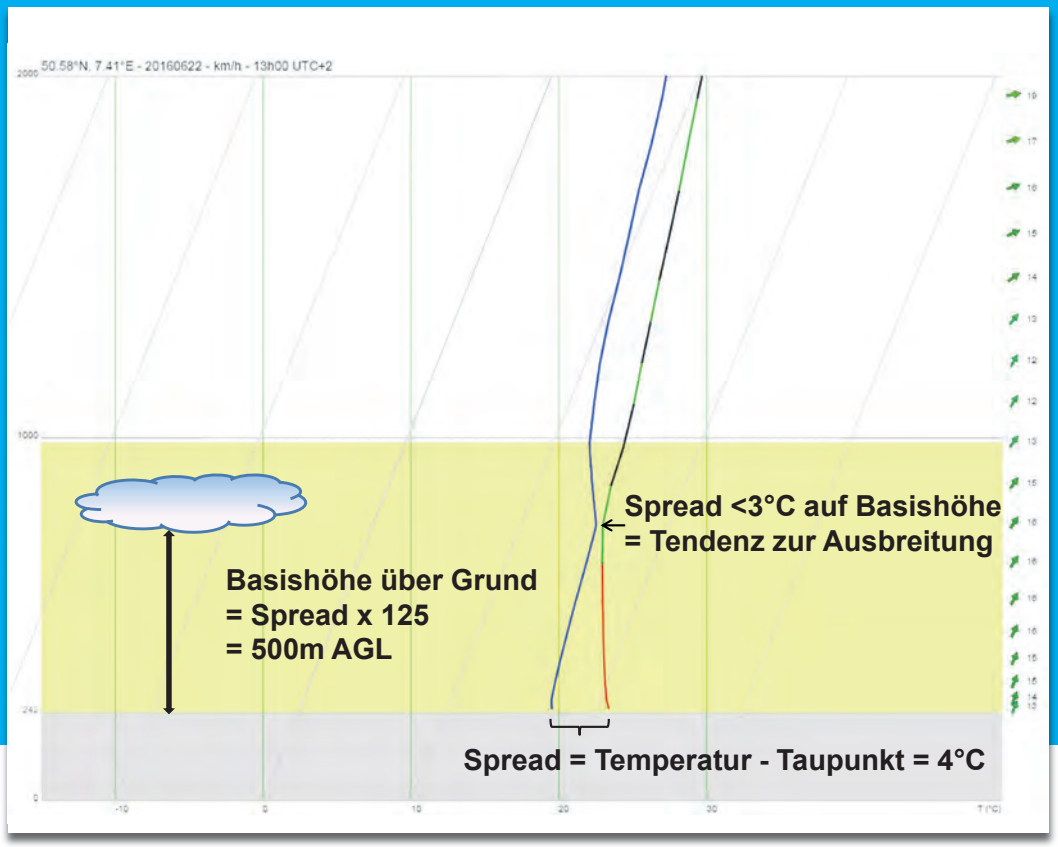
Steigqualität der Thermiken

Wie gut Thermikblasen in einer Luftmasse steigen, hängt vom Temperaturunterschied zur Umgebungsluft ab. Bei einem Temp zeigt die rechte Kurve die Entwicklung der Temperatur der Luft je nach Höhe. Liegt dieser Temperaturgradient bei -1 Grad Celsius pro 100 Meter, so nimmt die Außentemperatur um eine Thermikblase genauso schnell ab, wie sich die Thermikblase mit der Höhe abkühlt. Die Thermik wird also ihren Temperaturvorsprung beibehalten und weitersteigen. Bei einem Temperaturgradienten von -0,8 oder -0,9° C kühlt sich die Thermikblase mit der Höhe etwas schneller ab, als ihre Umgebung. Damit verliert ►

Anzeigen

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

Im Flachland lässt sich die Höhe der Wolkenbasis relativ gut aus dem Spread von Temperatur und Taupunkt am Boden ableiten. Erkennbar wird dies oft auch in der Höhe an einer Engstelle zwischen Temperatur- und Taupunktkurve (hohe Luftfeuchtigkeit). Liegt der Spread dort unter 2-3°C, muss mit hartnäckigen Wolken und Ausbreitung gerechnet werden.



sie an Schwung und wird nach 500 bis 900 Meter gar nicht mehr weiter steigen. Bei kleinen Gradienten von unter -0,6°C steigen Thermikblasen nur noch sehr langsam und verlieren bald jeglichen Auftrieb.

In den Temps von Meteo-Parapente wird dies ebenfalls sehr anschaulich mit einer Farbcodierung dargestellt. Rote Bereiche der Temperaturkurve zeigen einen Temperaturgradienten um -1°C pro 100 Meter. Grün kennzeichnet Höhenschichten mit einem Gradienten zwischen -0,6 und -1°C, wo also noch brauchbare Thermiken zu erwarten sind. Schwarz wiederum zeigt Zonen, in denen Thermiken deutlich gebremst, wenn nicht sogar komplett gestoppt werden. Das sind sogenannte Sperrschichten oder Inversionen.

Liegen Sperrschichten sehr tief im gelb eingezeichneten Thermikraum, während darüber wieder grüne oder gar rote Zonen folgen, sollte man an so einem Flugtag bestrebt sein, seinen Startplatz möglichst oberhalb der schwarzen Zone zu legen und auch im Flugverlauf nie darunter zu sinken. Sonst kann es sehr schwer werden, den thermischen Anschluss nach ganz oben zu gewinnen.

Rote bodennahe Bereiche bedeuten übrigens nicht zwangsläufig, dass die Thermiken dort kräftiger sein müssen als in darüber liegenden grünen Bereichen. Wenn Thermikblasen aufsteigen, dehnen sie sich aus – zum Beispiel, weil sie mit anderen Thermiken zusammenwachsen, und auch schlicht durch den geringeren Luftdruck in der Höhe. Das wachsende Volumen wiederum führt zu mehr Auftrieb. Eine große Thermikblase in einer Umgebung mit etwas schlechterem Temperaturgradienten kann deshalb unterm Strich immer noch bessere Steigwerte liefern. Das gilt vor allem für die höheren Schichten des Thermikraumes, wo die Thermikblasen schon ein besonders großes Volumen ausspielen können.

Grundsätzlich gilt: Je höher der gelb eingezeichnete Thermikraum über Grund reicht und je größer der Anteil roter Bereiche der Temperaturkurve darin ist, desto stärkere Thermiken sind an diesem Tag zu erwarten.

Wolkendichte

Die zweite wichtige Kurve eines Temps ist die Taupunktkurve (bei Meteo-Parapente auf Französisch auch als „point de rosée“ bezeichnet). Sie zeigt, bei welcher Temperatur das in der Luft als Gas enthaltene Wasser anfangen würde zu kondensieren. Sie ist somit auch ein Indikator für die relative Luftfeuchtigkeit. Je weiter entfernt in der Darstellung die blaue Taupunktkurve von der rot-grün-schwarzen Temperaturkurve liegt, desto trockener ist die Luft in der betreffenden Höhenschicht. Je näher sich beide Kurven kommen, desto feuchter ist es. Wenn sich Taupunktkurve und Temperaturkurve überlagern, herrscht 100 Prozent Luftfeuchtigkeit. In dieser Höhe bilden sich dann dichte Wolken, welche die Sonneneinstrahlung blockieren und damit die weitere Thermikbildung bremsen. Je größer die Höhenbereiche sind, in denen diese Wolkenbildung stattfindet, desto dicker ist das zu erwartende Wolkenpaket.

Um Missverständnisse zu vermeiden: ►

Anzeige

ION 4

346,8 ionisierte Kilometer

»Ich hätte früher nie geglaubt, dass es möglich ist, einen Schirm mit solch geringer Streckung derart leistungsfähig zu bauen. Der ION 4 hat mich eines Besseren belehrt! Neben der wahnsinnigen Gleitleistung bietet der Schirm ein Thermik-Feeling, das schlicht beeindruckend ist. Einfach spitze!«

Berni Peßl
XC-Champ und Rekordhalter, testete den ION 4 ausgiebig in Quixadá (Brasilien)

PROTECT
1 YEAR

Ein Jahr ab Kauf und nach erfolgter Registrierung (my.nova.eu) reparieren wir einmalig Unfallschäden und unterziehen deinen Schirm einem kostenlosen Trim Tuning (gültig in Deutschland, Österreich und der Schweiz jeweils im Land des Kaufs). Details und Bedingungen unter www.nova.eu/garantie

ION 4 – Leistung für alle

Leistungsstark, leicht und ein Meister des Kurvenflugs: Der ION 4 übertrumpft im Gleiten den MENTOR 3. Mit ab 3.95 kg (XXS) ist er federleicht und dank schlauer Bremse bietet er ein Handling und eine Steigleistung, die dich beeindrucken werden. Entdecke den neuen Meilenstein der ION-Klasse!

Erlebnis-Intermediate mit smarter Bremse (EN/LTF B)

NOVA

www.nova.eu/ion-4

Der Punkt, an dem sich Taupunkt- und Temperaturkurve zum ersten Mal berühren, ist nicht die Wolkenbasis von konvektiv entstandenen Thermikwolken. Diese lässt sich auf andere Weise aus den Kurven ermitteln, was ich hier der Einfachheit halber aber weglasse. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass sich – wenn überhaupt – Thermikwolken etwas unterhalb der maximalen Thermikhöhe (Grenzschicht) bilden werden. Typischerweise ist das dort, wo sich im Temp die Temperatur- und Taupunktkurven in diesem Bereich am nächsten kommen. Diese Abschätzung reicht in der Regel als einfache Näherung aus.

Für einen attraktiven Thermikflugtag ist weniger die genaue Basishöhe entscheidend, als die Frage, ob sich Thermikwolken schnell wieder auflösen oder lange halten werden – was dann einen stärker bewölkten Himmel ergibt. Grundsätzlich gilt: Je trockener die Luft auf Basishöhe ist, desto kürzer bleiben Cumulus-Wolken bestehen, d.h. sie trocknen wieder ab. Bei einem Abstand bzw. Differenz von Temperatur zu Taupunkt (Spread) von mehr als 8°C in der Höhe ist mit Blauthermik zu rechnen. Bei einem Spread von 7 bis 8° sind bis zu zwei Achtel Bewölkung möglich. Liegt der Spread bei 4 bis 5 °C sind schon vier Achtel Bewölkung zu erwarten. Sinkt der Spread unter 2-3°C, werden die Wolken zur kompletten Ausbreitung tendieren. Das gilt vor allem, wenn in der entsprechenden Höhenschicht auch noch kräftiger Wind prognostiziert ist, der die Wolken in die Breite zieht.

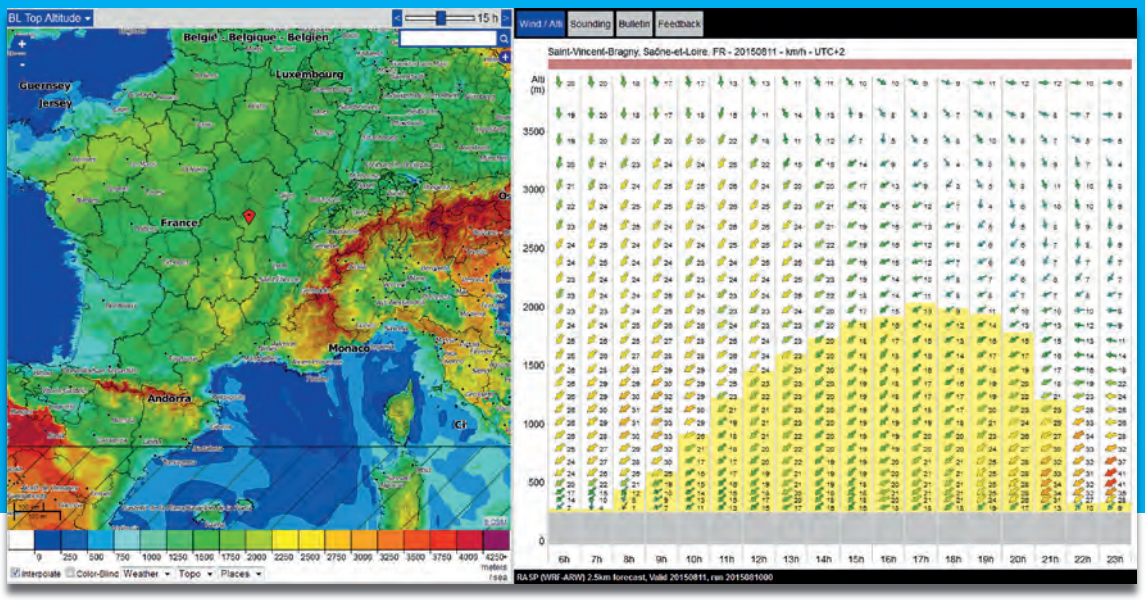
Wolkenbasishöhe

Gerade im Flachland und den Mittelgebirgen hat sich noch eine andere Methode bewährt, um die Höhe der Wolkenbasis schnell abzuschätzen. Dafür muss man gar keine Kurven und Hilfslinien verfolgen, sondern einfach nur den Abstand am Boden zwischen Temperatur- und Taupunktkurve betrachten. Die Differenz in Grad Celsius multipliziert man einfach mit 125, schon erhält man als Ergebnis die ungefähre Höhe der Wolkenbasis in Metern über Grund (AGL). An thermikträchtigen Tagen, an denen innerhalb des (gelben) Thermikraumes keine Sperrschichten (schwarze Abschnitte der Temperaturkurve) zu erkennen sind, stimmt diese Rechnung in der Regel erstaunlich gut mit den tatsächlichen Verhältnissen überein.

Ein Beispiel: Zeigt ein Temp am Boden einen Spread zwischen Temperatur- und Taupunktkurve von 12°C, dann ergibt das (12 x 125) eine rechnerische Wolkenbasis von 1.500 m über Grund.

Windgramme

Zuletzt noch ein weiterer Tipp. Meteo-Parapente bietet nicht nur Temps als Punktprognosen, sondern auch Windgramme (Vent/Alti). Sie zeigen die Höhenwindentwicklung im Zeitraum eines



Tages. Auch bei dieser Darstellung ist der Thermikraum gelb eingezeichnet. Je früher am Tag die Höhe der Grenzschicht nach oben schnellt, desto thermikträchtiger sind die Bedingungen einzuschätzen. Sehr stabile Tage (Hochdruck und warme Luftmassen) kann man an einer späten thermischen Auslöse, d.h. einem deutlichen Anwachsen der Grenzschicht erst nach 12 Uhr mittags erkennen.

Wer sich noch etwas genauer mit dem Aufbau der Meteo-Parapente-Temps beschäftigen möchte, dem sei der Download einer entsprechenden Anleitung von der Seite Gemeinsam-Fliegen.de empfohlen.
LINK: http://goo.gl/dN9zuc

Anzeigen

Zugspitz-Express

Im Sprint auf Deutschlands höchsten Berg – und zurück ins Tal

Text: Johanna Stöckl | Fotos: Julian Bückers

Nur fliegen ist schöner…
Vom Gipfel des Schneeferner Kopf geht's abwärts in Richtung Mieminger Kette

Fünf Stunden sind eine Zeitspanne, in der man einiges erledigen kann. Doch in den Bergen sind fünf Stunden nichts. Selbst gut trainierte Alpinisten schaffen in dieser Zeit maximal den Aufstieg auf einen schweren Gipfel. Wenn sich ein Profibergsteiger und ein Bergführer auf den Weg machen und ihre Ultraleichtschirme auf den Rücken packen, ist allerdings richtig viel drin. Michael Wohlleben und Michael Bückers haben Deutschlands höchsten Berg auf einer der schwierigsten Kletterrouten bestiegen und waren trotzdem rechtzeitig zum Mittagessen zurück im Tal.

Michael Wohlleben und Michael Bückers sind im Fels in ihrem Element. Steile Wände, ausgesetzte Grate und ferne Gipfel sind die Spielwiese der beiden deutschen Profibergsteiger. Vor knapp vier Jahren haben sie die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten absolviert. Die Kombination von Klettern mit Fliegen eröffnet ihnen nun völlig neue Möglichkeiten und

Michi Wohlleben in den finalen Seillängen der 1.000 Meter hohen Wand.

Im Laufschritt bis zum Gipfel. Anschließend wird in den Flugmodus gewechselt.

Wohlleben und Bückers klettern viele Seillängen simultan. Nur in sehr anspruchsvollem Gelände wird vom Stand weg gesichert.

Anspruchsvolle Windverhältnisse auf dem Gipfelplateau des Schneefernerkopfs. Kein Risiko ist die Devise.

„Fels, Eis, steile Wände und hohe Berge“

Michael Wohlleben gilt als Deutschlands vielseitigster Bergsteiger der Gegenwart. Bereits als 17-Jähriger durchstieg er die Eiger Nordwand, im Frühling 2015 gelang ihm an dem berüchtigten Berg die drittschnellste Team-Durchsteigung aller Zeiten. Klar, dass zum Repertoire des erst 25-jährigen Allrounders auch Gleitschirmfliegen zählt. Immer wieder einen Blick wert:
www.facebook.com/michi.wohlleben/?fref=ts

„Der beste Bergsteiger ist derjenige, der den meisten Spaß hat!“

Der 31-jährige Berg- und Skiführer Michael Bückers gibt sein Motto am liebsten an seine Kunden weiter, wenn er nicht gerade Gleichgesinnte auf schwierigsten Routen begleitet. Für den Abstieg wählt er bevorzugt den Gleitschirm.
http://michi-bueckers.de

das heute erhältliche ultraleichte Equipment erlaubt den Profis eine andere Dimension des Zeitmanagements. Ihre sportliche Vielseitigkeit gepaart mit höchstem Können macht aus ausgewachsenen Mehrtagestouren ein anspruchsvolles Vormittagsvergnügen.

Die Idee, über die Route Zwischen den Toren auf den 2.875 Meter hohen Schneefernerkopf im Zugspitzmassiv zu klettern und den Rückweg nach Ehrwald per Gleitschirm anzutreten, spukte dem Duo schon länger als gemeinsames Projekt durch den Kopf. Ein paar knappe Eckdaten aus dem Führer verdeutlichen das ambitionierte Ziel: Schwierigkeit 7- (6+/A0), Wandhöhe 1.000 m, Zustieg ca. 1,5 Stunden, Kletterlänge ca. 1.300 m, Kletterdauer 6–10 Stunden, Abstieg ohne Seilbahn weitere 5 Stunden.

Aufwind im Aufstieg ...

Michi und Michi wollten die Tour im Idealfall von Parkplatz zu Parkplatz in fünf Stunden durchziehen. Dass das speedy Unterfangen gleich auf Anhieb klappt, war allerdings nicht wirklich geplant. „Wir wollten uns die Route eigentlich nur mal in aller Ruhe anschauen und haben die Schirme für alle Fälle gleich mal eingepackt“, erzählt Wohlleben später. Im Gepäck waren zwei leichte Tonkas von skywalk. Der Miniwing ist speziell für extreme Abenteuer im alpinen Umfeld ausgelegt und kombiniert geringes Gewicht mit sehr guten Starteigenschaften und hoher Stabilität bei hohem Groundspeed.

Dass an diesem 6. Oktober 2015 vieles passt, spüren die Burschen nach dem Einstieg in die 1.000 Meter hohe Wand schnell. Es läuft – und das im wahrsten Wortsinn. Im Speedkletterstil, running belays und Simultanklettern, gehen sie die 24-Seillängen-Route an. Das heißt: Sie verzichten weitgehend auf Zwischenstände, 20 Expressschlingen ermöglichen, möglichst viele Seillängen aneinander zu hängen. Wohlleben im Vorstieg, Bückers Vollgas hinterher.

Möglich ist dieses minimalistische Unterfangen zum einen, weil Deutschlands derzeit wohl ambitioniertester Nachwuchsalpinist Michael Wohlleben in den letzten Jahren viel wertvolle Erfahrung

Mit der Zugspitze im Rücken genießt Michi Wohlleben den kurzen aber umso grandioseren Flug zurück zum Ausgangspunkt.

beim Speedklettern sammeln konnte, zum Beispiel bei der ersten Wintertrilogie der Drei Zinnen mit dem Schweizerischen Profibergsteiger Ueli Steck oder an der Eiger Nordwand, wo er mit Julien Irilli in fünf Stunden und fünf Minuten die bislang drittschnellste Teambegehung realisiert hat. Zum anderen, weil Bückers ein super Partner ist: stark, vernünftig, verlässlich. „Wenn Du in so einem Stil unterwegs bist, muss es im Team passen“, erklärt Wohlleben, „wenn einer stürzt, endet das definitiv böse.“ Man will sich nicht vorstellen, was es bedeutet, 20 Meter über der letzten Sicherung kletternd zu fallen. Da haut es einen 40 Meter in die Tiefe.

Abwind am Ausstieg ...

Für die anspruchsvolle Kletterei, die im Führer mit sechs bis zehn Stunden angegeben ist, benötigen die beiden schließlich genau zwei Stunden und 45 Minuten. Am Gipfelplateau des Schneefernerkopfs ist das Flugwetter dafür leider alles andere als perfekt. Aufwind oder Rotorwalze? Die Bedingungen sind schwer einzuschätzen. Am frühen Morgen hat es geregnet, für den Abend ist erneut eine Front angekündigt. Wohlleben und Bückers warten daher erst mal ab. Mehr als eine halbe Stunde vergeht an dem eigentlich idealen Gleitschirmstartplatz, ehe Bückers, der erfahrenere Flieger der beiden, startet. Wohlleben folgt ihm ein paar Minuten später. Was für ein luxuriöser Abstieg! Nach weniger als zehn Minuten mit atemberaubenden Ausblicken auf die gerade durchstiegene 1.000-Meter-Wand landen die beiden sicher im Tal – und realisieren nach einem Blick auf die Uhr schnell, dass sie mit einem Sprint zum Auto die Fünf-Stunden-Marke noch locker reißen können.

„Es wäre noch mehr drin gewesen“ lachen sie zufrieden. „Man kann das auch unter vier Stunden schaffen, wenn man nicht so trödelt ...“

Anzeige

Einer der wenigen Momente mit laminarem Wind am Hang: Aufziehübungen am Startplatz Rottenstein.

B-Schein kompakt

Tagsüber auf Strecke, abends ausführlich Theorie

Text und Fotos Björn Henke

Manchmal sind die simpelsten Fragen die wichtigsten: „Warum B-Schein?“, fragt Fluglehrer Marc in die Runde, die – wie so oft – nur aus Männern besteht. „Wegen der Gaudi und weil ich nach einer Verletzungspause wieder Praxis sammeln will“, sagt Robert, genannt Bongo, der vor zwei Jahren seinen A-Schein gemacht hat. Hansi aus Lenggries hat sich die Frage selbst offenbar noch gar nicht gestellt. Sein fliegerisches Motto stammt aus einer Zeit, in der von Fluglizenzen, egal mit welchem Buchstaben, noch keine Rede war. „Für mich ist der Schirm eine Abstiegshilfe“, sagt der Naturbursche und passionierte Wanderer. Bergbahnen braucht er nicht. Sie stören eher die Landschaft. Für den Rest der Gruppe ist das Ziel relativ eindeutig: Strecke machen.

„Die Bedingungen fürs Streckenfliegen sind in dieser Woche leider nicht 1a“, muss Marc den neun Piloten direkt in dieser Einführungsrunde die größten Hoffnungen nehmen. Nach zwei perfekten Frühlingstagen mit mäßigem Wind und bester Thermikentwicklung kündigt sich eine turbulente Starkwindphase an. Warum sind sie dann ausgerechnet jetzt hier in Kärnten? Ganz einfach: Seit 2015 bietet Adventure Sports (www.adventure-sports.de) den B-Schein quasi als Kompaktkurs an. Fünf Tage im Streckenflug-Mekka Greifenburg. Wann immer möglich, geht’s rauf auf den Berg. In den Pausen, morgens oder abends, gibt’s dann die geballte Ladung Theorie. Im Idealfall also das gesamte vorgeschriebene Theorie- und Praxisprogramm in nicht einmal einer Woche. Was für Manchen ein neuer Höhepunkt der all-inclusive-Mentalität sein dürfte, ist aus Sicht von Fluglehrer Rafael der Weg, vor allem das Praxisprogramm der Ausbildung zu stärken. „Sonst laufen diese Flüge in den Schulen oft nebenher und werden irgendwann einmal halbherzig abgehakt“, berichtet der erfahrene Strecken- und Tandempilot. „Wir wollen die Ausbildung

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

wirklich ernst nehmen. Und das geht in so einem Kompaktkurs um einiges besser. Mit Fluglehrern am Start- und Landeplatz, im Idealfall zusätzlich noch in der Luft.“ Denn „wir“, das sind gleich drei Fluglehrer: Marc Wensauer (37), Mitglied der Nationalmannschaft, Team-Weltmeister 2015 und Performancetrainer, Rafael Lanzenberger (34), Gleitschirmflieger seit 2001, Tandempilot und ebenfalls Performancetrainer, und Seppi Strobl (22), der es in nur fünf Jahren seit der A-Ausbildung zum Fluglehrer, Tandem- und Acropiloten gebracht hat.

Prognose hin oder her - die Gruppe will auf alles vorbereitet sein. Vielleicht öffnet sich ja doch irgendwann das Fenster für einen Streckenflug. Also gibt Marc eine kurze Einführung ins Gelände. Idealtypisch weht der Talwind hier, an der Südflanke der Kreuzeck-Gruppe, aus Ost. Entgegen der Strömung der Drau und damit in Richtung Lienz. Das Kreuzeck mit seinen 2.700 Metern liegt fast direkt nördlich von Greifenburg und ist mit seiner Messstation ein guter Referenzpunkt. Dieser bestätigt allerdings leider genau die Vorhersagen: Westwind. Zu viel West für das höher gelegene Startgelände auf der Emberger Alm. Deshalb fällt die Entscheidung schnell auf die ausladende Wiese am Rottenstein.

Greifenburg und seine Startplätze sind leer an diesem Mittwoch. Niemand da, dem man im Weg stehen könnte. So nutzt Marc vor den ersten Flügen die Gelegenheit für Groundhandling. Wie Manfred wollen auch die meisten anderen Teilnehmer an ihrer Rückwärts-Aufziehtechnik feilen. In der (noch) laminaren Anströmung stehen die Schirme mal länger, mal kürzer im Wind. Geduldig geht Marc von einem zum anderen und rät zu Korrekturen. Bei der Wahl der genauen Grifftechnik hält sich der ehemalige Berufssoldat mit Kommandos zurück, die Prinzipien aber sind klar: schon vor dem Aufziehen in der Stellung zum Schirm gut zentrieren, damit Korrekturen gar nicht erst nötig werden. Ruhiges Unterlaufen und dosierte Korrektur über die Steuerleine der anderen Seite. Noch besser aus Marcs Sicht: Ausgleichsbewegungen über die Tragegurte der hinteren Leinenebene, die der Pilot beide in einer Hand hält. Im ausreichend steilen Gelände am Rottenstein ist das kein Problem.

Keine Urlaubsflieger

Den ersten Starts sieht man direkt an, dass sich hier keine Gruppe von reinen Urlaubsfliegern versammelt hat. Die meisten haben in den letzten Jahren bei Adventure Sports ihre Grundausbildung absolviert und wohnen am Alpenrand. Sie haben früh nach der Ausbildung angefangen, sich freizufliegen und schnell gelernt, eigene Entscheidungen zu treffen. So wie Peter. Er hat erst vor zehn Monaten seinen A-Schein gemacht, seitdem aber schon mehr als 80 Flüge gesammelt. Kein Wunder, Blomberg und Brauneck sind nah und laden oft genug noch zu Feierabendflügen ein. Dasselbe Glück haben auch Hansi, Uti, Bongo und Philipp. Gerade mal ein halbes Jahr Freiflieger, zeigt Philipp dem Rest der Gruppe direkt im ersten Anlauf, wie es geht. Entschlossen packt er sich einen schmalen Bart schräg links vor dem Startplatz und lässt sich trotz deutlichem Windversatz nicht herausschmeißen. Schon bald hat er sich an der seicht verlaufenden Bergflanke so weit hochgearbeitet, dass man ihn nicht mehr sieht. Sollte er schon am ersten Tag das Kapitel Streckenflug abhaken können? Nein, mehr als eine Stunde in der Luft bringen vor allem eine Erkenntnis: Nur 400 Meter über dem Startplatz weht der Westwind tatsächlich mit aller Gewalt. „Voll beschleunigt bin ich nur noch mit 2 km/h vorwärts gekommen.“ Auch das ist eine Erfahrung…

Für die Fluglehrer geht es bei dieser Großwetterlage vor allem darum, die richtigen Zeiten abzupassen, um zumindest die vorgeschriebenen Manöver und Übungen zu absolvieren. Schwierig genug bei Bedingungen, die wirklich alles bereithalten. So auch an Tag zwei. Teilweise pendelt die Windfahne am Landeplatz innerhalb von zehn Sekunden um 180 Grad von Ost auf West. Wohlgemerkt bei Windgeschwindigkeiten von deutlich über 20 km/h. Die Thermik in dem ausladenden Tal präsentiert sich derart zerrupft, dass das Piepsen des Variometers meist schon ►

Marc Wensauer bei der ersten Einweisung. Klassische Streckenflug-Strategien inklusive. Zur praktischen Anwendung sollte es während des Kurses leider nicht kommen.

FLYMASTER

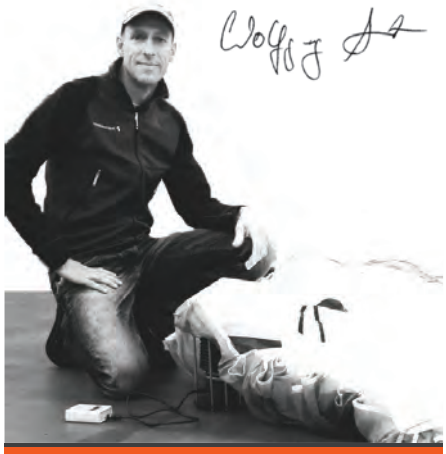
NEW SD SERIES
Vertraue auf das Fluginstrument der Profis!

PARAGLIDING WORLD CUP
Red Bull Xalps
SALZBURG TO MONACO

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

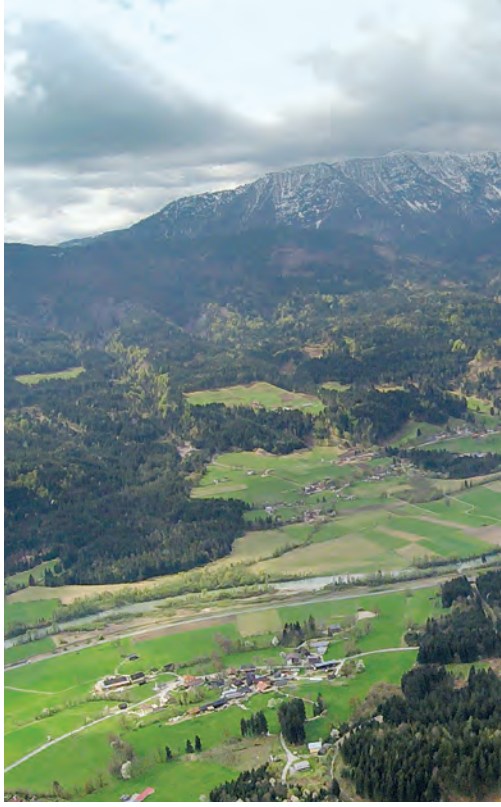
verstummt, bevor man übers Eindrehen auch nur nachdenken kann. Um ausreichend Arbeitshöhe für Klapper und Abstiegshilfen zu haben, orientiert sich die Gruppe deshalb erst gar nicht in Richtung Fliegercamp. Ziel ist ein Außenlandeplatz direkt südlich vom Rottenstein.

Genussfliegen ist anders. Aber hier geht es schließlich um ein Ausbildungsprogramm. Und das verläuft aus Sicht der meisten Teilnehmer absolut positiv. Am Ende wird die Gruppe nur an drei Tagen überhaupt auf den Berg gefahren sein. Niemand schafft mehr als fünf Flüge - sicherlich nicht das, was man sich von einem Frühjahrs-Aufenthalt in Greifenburg verspricht. Aber genug, um alle nötigen Manöver abzuhaken. Zur Überraschung des einen oder anderen Flugschul-Fremden sogar am Tandem. „Das ist kaum bekannt, aber nach den Regeln absolut möglich. Auch schon beim A-Schein“, erklärt Rafael dem erstaunten Reporter. „Bis zu fünf der 40 vorgeschriebenen Flüge darf man am Tandem machen. Die Ausbildungskommission beim DHV sähe es sogar extrem gerne, wenn jeder Pilot in der Ausbildung diese Chance bekommen würde. Aber das ist bisher nicht durchsetzbar.“

Sind die Erfahrungen im Doppelsitzer denn überhaupt vergleichbar? „Absolut“, ist sich Rafael sicher. „Noch viel wichtiger: Ich bin als Fluglehrer ganz nah dabei und kann einschätzen, wie es in der Luft gerade tatsächlich ist. Vom Start oder Landeplatz aus sehe ich vieles, ich spüre aber nicht, was der Pilot gerade erlebt.“ Die Schüler bestätigen das. Ich fand meine beiden Doppelsitzer-Flüge sehr lehrreich“, erzählt Stefan, der neben Klassikern wie Rollen und Nicken auch eine Steilspirale unter dieser Art Nah-Betreuung ausprobiert hat. Aber auch für das ganz normale Fliegen am Hang und in der Thermik hat er viel mitgenommen. „Einfach, weil man während des gesamten Fluges mit dem Lehrer sprechen kann und so auf schlechte Angewohnheiten beim Steuern aufmerksam gemacht wird.“

Viel Lob

„Hilfreich und absolut positiv“, resümiert auch Peter. „Voraussetzung sollte sein, dass man schon 20 Soloflüge ge-



macht hat. So bekommt man direktes Feedback in der Luft und kann seine eigenen Grenzen erweitern.“ Genau den Aspekt hebt auch Bongo hervor: „Ich habe sehr deutlich erfahren, was möglich ist und was ich in der Luft besser nicht machen sollte, wenn ich alleine unter dem Schirm hänge.“ Positiv hebt er außerdem hervor, dass die Tandem-Option (für 50 Euro pro Flug) hier nicht als Geschäftemacherei daherkommt. „Ich habe es immer als Angebot wahrgenommen und nicht als Verpflichtung.“ So gibt es kaum einen Schüler bei den Lenggriesern, der in der Ausbildung auf dieses Bonbon verzichtet.

Überhaupt gibt es vor allem viel Lob für das Fluglehrer-Trio. Nicht nur im Seminarraum, auch draußen an Start- und Landeplatz bringt jeder der drei seine Stärken optimal ein. Besonders positiv: Trotz seiner gerade mal 22 Lebensjahre ist Seppi mit seiner abgeklärten Art im Team und bei den Teilnehmern voll akzeptiert. Nur eine Theorie, aber vielleicht ist es die spezielle und seltene Konstellation bei Adventure Sports, die so ein Team-Work erst möglich macht. Schließlich ist Chef Max Kiefersauer selbst kein Fluglehrer. Während viele Flugschulbetreiber gerne den Platzhirsch markieren, fällt Max eher durch seine dezente Zurückhaltung angenehm auf.

Für großes Unverständnis und Kritik sorgte dagegen die traurige Infrastruktur

Vielsagendes Wolkenbild: selbst im Streckenflug-Mekka Drautal war an diesen Tagen nur selten ans Fliegen zu denken.

Unten: Letzte Anweisungen

in diesem beliebten Flug-Revier. Das gastronomische Angebot am Flieger-Camp war schlicht nicht vorhanden, selbst der Getränkeautomat abgeschaltet. Oder kaputt?

Noch viel unverständlicher und Anlass für viele fruchtlose Diskussionen ist die Geschäftspolitik des Taxiunternehmens, das den so genannten Shuttle-Service betreibt. Nahezu keine Fahrt war möglich ohne vorherige Diskussion: über die Mindestzahl von Fahrgästen, über Preise, letztendlich sogar im Nachhinein über die Sinnhaftigkeit einer Auffahrt, nach der wegen des heftigen Winds einmal mehr niemand in die Luft gehen konnte. Keine Spur von Verständnis für die Klientel Gleitschirmflieger, geschweige denn eine Dienstleistungsmentalität. Die drei Fluglehrer waren um die permanenten Nachverhandlungen mit Fahrern und Unternehmer definitiv nicht zu beneiden. „Wenn sich daran nicht bald etwas ändert, verlegen wir unsere Touren woanders hin“, zieht Marc ein trauriges Resümee. Bongos desillusioniertes Fazit: „Ich kam mir immer wie eine wandelnde Geldbörse vor. Aber das ist wahrscheinlich so im Hotspot der Flieger.“

Mit dem Kurs-Konzept an sich waren die Teilnehmer durch die Bank zufrieden. Den theoretischen Teil konnten alle, die es zeitlich geschafft haben, am letzten Tag abhaken. Dankenswerterweise waren die Wind-Aussichten schon ab dem Morgen des vorletzten Tages derart katastrophal, dass die Entscheidung leicht fiel, schon einen Tag früher die Zelte abzubrechen. Am Sonntag stand dann in Lenggries der Prüfer bereit.

Fliegerisch muss man einen Großteil der Tour unter der Rubrik Erfahrungswerte verbuchen. Und das ist definitiv nicht das Schlechteste. Nach diesen Tagen weiß jedenfalls jeder, wie er sich bei umlaufendem Starkwind dem Landeplatz nähern sollte. Und auch, wann der Schirm besser im Packsack bleibt. Bongo bringt es perfekt auf den Punkt: „Die Erwartung war, gerade anspruchsvollere Bedingungen besser einschätzen zu lernen. Und dazu hatten wir ja ausreichend Gelegenheit. Ich bin stolz auf meine Entscheidung, am zweiten Tag nicht dem Herdentrieb folgend in die Luft gegangen zu sein.“ Verpasst hat er da definitiv nicht viel. „Des war a Sch…dreck“, fiel Hansis ungeschminktes Urteil nach besagtem Flug mehr als eindeutig aus. Das Vario des Reporters verzeichnete bei der Gelegenheit einen neuen persönlichen Rekord-Sinkwert im Geradeausflug: 6,2 m/s.

Der DHV empfiehlt Fortbildung mit DHV-anerkannten Performance-Flugschulen. Siehe www.dhv.de unter Travel&Training

Anzeige

Die neue Führungsmannschaft des Drachen- und Gleitschirmfliegervereins Regental

Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Regental

Jahresrückblick und Neuwahlen

Bei der Jahreshauptversammlung des Drachen- und Gleitschirmfliegervereins Regental am 12. März im Gasthaus Dirscherl, Maierhofen, blickten die Verantwortlichen auf ein erfolgreiches Vereinsjahr zurück. Der wieder ins Leben gerufene Fliegerstammtisch in der Vereinsgaststätte Dirscherl hat sich bestens etabliert und wird rege zum Informationsaustausch genutzt. Einer der Höhepunkte des Jahres war wieder die Sonnwendfeier auf dem Sommerberg. Dort trifft sich jedes Jahr die ganze Fliegerfamilie, um mit Frauen, Kindern, Gönnern und Gästen am Lagerfeuer zu feiern. Besonders gelungen war der Vereinsausflug im Herbst nach Silian, wo viele schöne Flüge in einer beeindruckenden Landschaft absolviert werden konnten. Eine Vereinsabordnung nahm an der Abschlussfeier für den Bayerwald-Cup in der Berghütte Schareben teil.

Im Herbst 2016 werden die Vereinsmeisterschaft am Fluggelände Sommerberg und der Vereinsausflug mit noch offenem Ziel stattfinden. Ausklingen wird das Vereinsjahr mit der gemeinsamen Abschluss- und Weihnachtsfeier im Vereinslokal Dirscherl in Maierhofen.

Nach den Rechenschaftsberichten und der Entlastung der bisherigen Führung fanden die Neuwahlen statt. Zum 1. Vorsitzenden wurde Georg Eichinger (Dritter von links) wiedergewählt. Neue 2. Vorsitzende wurde Jeanette Peutler (Dritte von rechts). Die Funktion des Kassiers übernimmt nun Johannes Gugg (Zweiter von links). Schriftführer Tobias Strangfeld (links) und Geländewart Stefan Wirth (Zweiter von rechts) wurden in ihrer Funktion bestätigt. Zum Sportwart wurde Christian Ernst (rechts) gewählt.

Albert Sturm
www.dgfc-regental.de

Bergdohlen Brannenburg

Rauschendes Fest – 40 Jahre Bergdohlen

Zum 40. Jubiläum hat an unserer Landewiese in Brannenburg im Juni ein rauschendes Fest stattgefunden. Nicht nur viele Mitglieder, sondern auch Vertreter der Nachbarvereine sind gekommen. Das Wetter erlaubte es, dass wir mit unserem betagten Club-Bus zweimal bis zur Rampoldalm fahren konnten. Von dort aus ist der Aufstieg auf die Rampoldplatte angenehm kurz. Am Landeplatz, gleich neben unserem Feststadl, war ein Zielpunkt ausgelegt, der von einigen Piloten gut getroffen wurde.

1976 hatten sich 5 Pioniere des damals noch jungen Drachenflugsports zusammengetan, um einen Drachenflugverein zu gründen. Damit ist der Verein „Bergdohlen Brannenburg e.V.“ einer der ältesten noch existierenden Vereine. 1987 wurde die Sparte Gleitschirm mit aufgenommen. Inzwischen sind es mehr Gleitschirm- als Drachenflieger in dem sehr aktiven Verein. Jeden ersten Mittwoch im Monat trifft man sich zum Clubabend in St. Margarethen-Brannenburg beim Kraxenberger. Die Umgebung rings um das Inntal mit seinen leicht erreichbaren Gipfeln ist ideal zum Streckenfliegen oder für Hike & Fly. Mit eigens zugelassenen Startplätzen auf dem Sulzberg und der Rampoldplatte , die regelmäßig von den Vereinsmitgliedern gepflegt werden, stehen ortsnah leicht erreichbare Startmöglichkeiten zur Verfügung. Ein herzlicher Dank gilt den Landwirten, die in gutem Einvernehmen diesen Sport auf ihren Grundstücken ermöglichen.

Im Frühjahr wurde ein neuer Vorstand gewählt. Neben Reinhold Speidel als 1. Vorsitzenden bilden Michael Anker, Matthias Jokisch, Monika Frisch und Uli Straßer den neuen Vorstand.

Reinhold Speidel
www.bergdohlen.de

Papillon Paragliding

Gleitschirmreportage beim Bundesfilmfest mit Silber ausgezeichnet

„Wo auf der Welt gibt es eigentlich die höchste Thermik?“ - diese Frage stellte sich vor einigen Jahren eine Handvoll Gleitschirmpiloten. Die Antwort war schnell gefunden: Natürlich am höchsten Berg der Welt, dem Mount Everest.

Die Vorstellung, diese höchste Thermik mit dem Gleitschirm zu erfliegen, also den höchstmöglichen Höhengewinn, ließ die Piloten nicht mehr los. Von Anfang an war klar: Mit Breitensport hat das nichts zu tun, hier zu fliegen, ist die Extremvariante des Flugsports.

Und so lag es nahe, einen Extremsportler für dieses Projekt zu begeistern, der mit außergewöhnlichen Höhen und extremen Flugsituationen bestens vertraut ist: Mike Küng, Testpilot und Weltrekordler, Inhaber des Gleitschirm-Höhenweltrekordes und immer auf der Suche nach extremen Flugabenteuern.

Man plante, verwarf, plante erneut und schließlich rückte das Vorhaben tatsächlich in greifbare Nähe. Mike Küng und ein kleines Team um Andreas Schubert machten sich im Frühjahr 2011 auf in die Himalaya-Region, um die selbstgewählte Herausforderung Weltrekordversuch höchste Thermik der Welt anzunehmen.

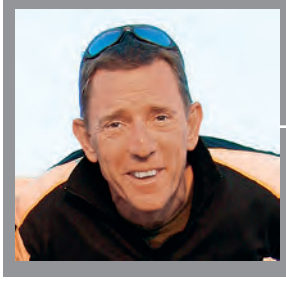
Begleitet von einem Fernsehteam ging es nach Nepal, wo der Gruppe nicht nur die Höhe, sondern auch die tiefen Temperaturen und dadurch bedingte Ausfälle der Sauerstofftechnik und Flugelektronik zu schaffen machten.

Vor der atemberaubenden Kulisse des Himalaya-Massivs gelangen dann mehrere spektakuläre Flüge und bis dato einmalige Aufnahmen, etwa von Flügen am Chukkung Ri (5.700 m). Auch wenn der Weltrekordversuch wetterbedingt letztlich nicht gelang, konnte das Filmteam sensationelle Aufnahmen mitbringen. Mike und Andreas berichteten bei SternTV über die Expedition.

Der Film Todeszone von Marc Eggers wurde jetzt beim Bundesfilmfest mit der Silbermedaille ausgezeichnet.

Marc Niedermeier
www.papillon.de

Film „Todeszone“ auf Youtube



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

Christoph Schuhwerk

Ein Pionier der Windenfliegerei

Am 01.05.2016 verstarb Christoph plötzlich und unerwartet. Viele seiner technischen Visionen können nun nicht mehr umgesetzt werden. Durch seine Leidenschaft für die Fliegerei träumte er schon früh davon, Drachen- und Gleitschirmflieger auch im Flachland in die Luft zu bringen. Mit seinem Erfindergeist entwickelte er die erste mobile Abrollwinde mit einem regelbaren Bremssystem, das die Zugkraft automatisch regulierte. Sie konnte einfach an der Anhängerkupplung eines Autos oder an einem Motorboot befestigt werden. 1991 wurde sie erstmals gütegesiegelt und in verschiedenen Ausführungen bis zu seinem Tode gebaut. Für den Tandemschlepp konstruierte er eine zusätzliche Wasserkühlung, zur schnelleren Seileinholung einen elektrischen Antrieb. Christophs Anspruch war: Qualität, Langlebigkeit und Einfachheit. Seine Abrollwinde hat weltweit viele Freunde gefunden und es wurden damit mehrere Weltrekorde erzielt. Ohne Christoph können wir den Windenbau nicht weiterführen. Ersatzteile u. Sollbruchstellen sind z. T. noch vorrätig und lieferbar. Die turnusmäßigen Windennachprüfungen übernehmen die DHV-Prüfer. Mit Christoph verlieren wir nicht nur einen liebevollen Ehemann und Vater, sondern auch einen von Vielen wertgeschätzten Drachen- und Gleitschirmflieger sowie großartigen Freund.

Gitti, Benedikt u. Annemarie Schuhwerk

DFC Hochries - Samerberg

Was für ein gelungener Tag!

Der liebe Petrus hatte uns herrliches Wetter beschert! Wer wollte, konnte 3 Stunden und mehr fliegen. Danach essen, feiern und als es gegen 18 Uhr zu regnen begann, in die gemütliche Clubhütte flüchten. Dabei haben wir uns sehr gefreut, dass auch 2 Gleitschirmflieger mit von der Partie waren, um mit uns den schönen Tag zu feiern. Zehn Drachenpiloten waren am Start, mit dabei Primoz von der Flugschule Tegernsee und unser Andi mit seinem Tandemdrachen. Die Landungen verliefen alle problemlos und es hat eine riesen Gaudi gemacht. Es gab keine Verletzungen und auch kein einziger Steuerbügel fiel dem Ehrgeiz zum Opfer, den Zielpunkt zu treffen. Aufgrund der Wetterlage wurde kein zusätzlicher fliegerischer Task gesetzt, sondern bei der Landung die Entfernung zum Zielpunkt gemessen, wobei für Bauchlandungen 2 m aufgeschlagen wurden. Bei der Drachen-Accuracy Wertung gab es für die Plätze eins, zwei und drei jeweils eine 10er, 5er und 1er Liftkarte der Hochriesbahn und für die Gleitschirm Wertung entsprechend 5er und 1er Karten für die Plätze eins und zwei. So dürfen wir uns freuen, dass Primoz uns nun öfter besuchen wird und wir den einen oder anderen Gleitschirmflieger bei uns wiedersehen werden. Maria und Richi hatten die Hütte perfekt hergerichtet, das Essen war warm und köstlich, die Getränke reichlich und gekühlt. Zur guten Stimmung am Abend trugen die drei anwesenden Gitarrenspieler Michael Staudt, Antonio Estupinian und Tom Männel bei, die zusammen mit Dieter Kattenbeck an der Zither den Abend musikalisch gekonnt abrundeten. Das Ganze endete gegen 24 Uhr, als die letzten (Musikanten) sich auf den Heimweg machten bzw. in Bus bzw. Biwaksack verschwanden.

Antonio Estupinan
www.dfc-hochries.de

Anzeigen

Redaktionsschluss

Info 202 | 1. September 2016

Info 203 | 1. November 2016

FlyTeneriffa.de
Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf der Insel TENERIFFA!
B-Scheinflüge
Thermikflüge
Soaringflüge
Groundhandling
Sonne, Strand
Meer, Palmen
Videoanalysen

1. Parafly-Club Schwaben

Clubmeisterschaft 2016 in Andelsbuch

Zur diesjährigen Clubmeisterschaft, die traditionell in Andelsbuch ausgetragen wurde, fanden sich Anfang Juli trotz durchwachsenem Wetter mehr als 20 PCSler ein. Elf Piloten stellten sich dem freundschaftlichen Wettstreit, darunter zahlreiche Wiederholungstäter, aber auch einige „Newcomer". Gefragt und gewertet waren neben fliegerischem Können, vor allem auch ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein sowie die Kenntnis aktueller Entwicklungen. Und wie immer standen beim 1. PCS die Freude am gemeinsamen Fliegen und der gesellige Austausch mit Fliegerfreunden im Mittelpunkt.
Da sich der erste Tag der Meisterschaft recht wolkenverhangen und später sogar richtig nass gestaltete, stand zunächst die Theorie auf dem Programm. Die praktischen Aufgaben konnten dann am Sonntag bei schönem Sommerwetter geflogen werden. In die Wertung flossen unter anderem Zeitfliegen (20 Minuten sowie eine selbst definierte Flugzeit), die dem Fluggebiet entsprechende Landeeinteilung, die Landung sowie die Vertrautheit mit grundsätzlichem sowie aktuellem Gleitschirm-Wissen ein.
Clubmeister wurde Daniel Böhm, dicht gefolgt vom PCS-Meister des vergangenen Jahres Achim Klopfer sowie Markus Lang. Florence Dorner wurde unangefochten Clubmeisterin. Alle Teilnehmer wurden Dank der großzügigen Unterstützung von Sponsoren mit tollen Preisen belohnt.
Ein herzliches Dankeschön geht an: Advance, Skywalk, UP, Flytec sowie die privaten Spender.

Ingrid Hoffmann
www.1pcs.de

Drachenfliegerclub Hohenneuffen

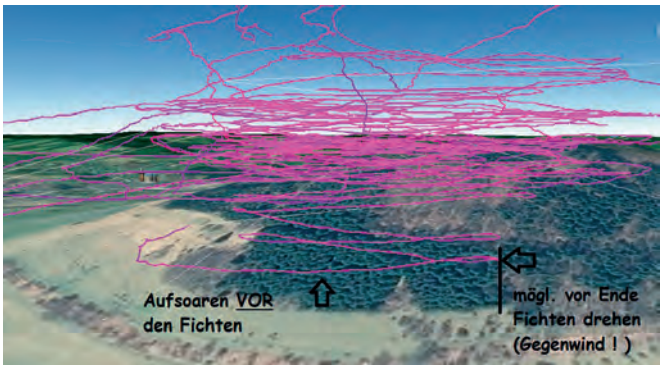
Drachenflieger des DCH in Greifenburg

Immer in der ersten Juliwoche werden die verbliebenen Drachenflieger im Drachen -und Gleitschirmfliegerclub Hohenneuffen zum Leben erweckt und treffen sich in Greifenburg. Die guten Nachrichten zuerst: Keiner ist im vergangenen Jahr abgesprungen. Wie 2015 waren es immerhin 9 Veteranen des vol libre, die sich in Kärnten versammelten. Sie bekamen sogar Besuch eines Kollegen, der seit einigen Jahren nur noch als kritischer Zuschauer und Vereinskassier den Luftverkehr beobachtet. Über 50 Flüge verliefen nicht nur erfolgreich, sondern auch unfallfrei. Außen dem einen oder anderen Steuerbügel mußten keine weiteren Opfer gebracht werden.
Obwohl an jedem Tag geflogen werden konnte, waren es nicht nur Hammertage; einige mußten unter der Kategorie „Hämmerle" abgelegt werden. Insgesamt kamen schon ein paar Kilometer zusammen; übers Jahr haben die Alten nichts verlernt. Kaffee -und Eismaschine , man gönnt sich ja sonst nichts, arbeiteten eine Woche zuverlässig, sofern sie stetig mit den nötigen Grundstoffen versorgt wurden.
Alle waren sich einig, auch im nächsten Jahr die guet Tardition fortzusetzen. Schlechte Nachrichten gibt es eigentlich nicht. Außer man nimmt das Genörgel ernst, die Sauce Bolgnese hätte an Hackfleischmangel gelitten sowie an „ zu viel Möhren".

Die Alb von oben

In einer Ausgabe der vierteljährlich erscheinenden Zeitschrift Alblust (2/ 2016) berichtete ein schöner Artikel über das Drachen- und Gleitschirmfliegen am Hohenneuffen. Ausführlich werden die Anfänge der Fußstartfliegerei am Albtrauf geschildert, die Erfolge der Piloten und die Besonderheiten der unterschiedlichen Fluggeräte. Die faszinierenden Bilder, die den stimmungsvollen Text begleiten, laden ein zu einem Ausflug nach Beuren, Neuffen oder auf die Burg, um dem Treiben der Piloten vor Ort zuzuschauen.

Dieter Rebstock
www.dc-hohenneuffen.de



Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge

Neues Fluggelände im Erzgebirge

Im September 2013 wurde eine Mitteilung des Landratsamtes mittlerer Erzgebirgskreis bekannt, nach der im Zuge einer Maßnahme gegen die Ausweitung von Standorten für Windkraftanlagen eine deutlich strengere Regelung zu allen Landschaftsnutzungsarten festgelegt wurde. Darin sollte auch ein Verbot des Gleitschirm- und Drachenfliegens am Pöhlberg bei Annaberg-Buchholz festgeschrieben werden. Das Gelände wurde aber von je her für fliegerische Aktivitäten genutzt. Sogar eine temporärere Schleppstrecke hatte es hier vor vielen Jahren gegeben. Leider fand sich bis dato kein Verein, der sich dessen annehmen wollte und es in rechtlich sauber geregelte Bahnen brachte. Zu groß war die Skepsis, dass es gegen das verwaltungsrechtliche Ausmaß an Vorbehalten und Reglementierungen ja eh keine Chance gäbe und man besser stillschweigend mit der Duldung unserer Aktivitäten weiterleben wollte.

Das konnten und wollten wir so nicht akzeptieren und starteten anfangs zu viert einen Versuch. Ein erstes Gespräch bei der Naturschutzbehörde verlief durchaus positiv und es gab sogar in einigen Bereichen interessante gemeinsame Interessen. Die Genehmigung des Fluggebietes stand im Raum und somit ein Argument mehr für die Behörde, den Bau von Windkraftanlagen zu verhindern. Wieder einmal zeigte sich, wie wichtig es ist, Netzwerke für gemeinsame Interessen zu knüpfen und mit den Leuten über unseren Natursport zu sprechen.

Man machte uns Mut, die Sache anzuschieben und später eine Genehmigung wohlwollend zu bescheiden. Damit begann ein über zwei Jahre dauernder Marathon, um Grundstückseigentümer ausfindig zu machen, Behörden anzusprechen, lokale Naturschützer und Vogelkundler einzubeziehen, Flächennutzer zu überzeugen, allesamt mit zunächst Vorbehalten oder ganz kategorischer Ablehnung. Aber wir fanden auch Befürworter unseres Projektes, einige Annaberger Stadträte, den Redakteur des Annaberger Wochenblattes, einer lokalen Internetzeitung und sogar der Kontakt mit dem Vogelschutz-Umweltaktivisten verlief nach beiderseitig intensiven Interessierens für die jeweilig andere Sache recht positiv. Am Ende waren wir noch zwei Kämpfer, konnten aber einen Gestattungsvertrag zum Startbereich in einem Habitat, eine Zusage von Eigentümer und Nutzer der Landewiese und einen Vertrag mit der unteren Naturschutzbehörde vorweisen. Als Geländehalter konnte der Osterzgebirgische Gleitschirmfliegerklub gewonnen werden. Die Begutachtung und Genehmigung mit dieser Vorarbeit war dann fast nur noch Formsache und so freuen wir uns, dass wir nach der jährlichen Vogelschutzzeit für Neuntöter, Rotmilan und Baumfalke vom 10.5.-10.6. an den Start gehen können. Informationen zum Fluggebiet findet man unter www.paraglidingerzgebirge.de/poehlberg. Wir möchten alle interessierten Piloten bitten, uns durch regelkonformes und korrektes Auftreten zu helfen, ein angenehmes Image der Gleitschirmflieger in Annaberg aufzubauen und damit den Erhalt des Fluggeländes zu fördern, damit auch weiterhin Gästefliegen ohne Startgebühren und Reglementierung möglich ist. Wir wünschen allen schöne und sichere Flüge über dem Pöhlberg und würden uns über tatkräftige Hilfe bei künftigen Pflegemaßnahmen freuen.

Hartmut Puls und Jörg Reimann
www.paraglidingerzgebirge.de

» Die Welt gehört dem, der sie genießt. «

Gleitschirmreisen
Südafrika, Südafrika/Namibia, Kanada,
La Reunion, 2 mal Brasilien und 40 mal Europa!

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

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

SKYTRAXX

www.skytraxx.eu

Colditzer Gleitschirmflieger

Herbstfliegen in Meduno

Für die Colditzer Paraglider ist seit 16 Jahren eine traditionelle Verbindung mit dem Fluggebiet am Monte Valinis entstanden, die schon freundschaftlich familiäre Beziehungen beinhaltet. Zu Beginn wurde uns von Sergio (Chef vom Fluggebiet Meduno vor 16 Jahren) die Unterkunft mit 15 Betten bei Manuela und Arego Leschowsky in Meduno empfohlen. Diese vielseitige Verbindung ist für unseren Club zu einer sportlich-kulturellen Bereicherung geworden. Die Aufenthalte wurden an meteorologischen Problemtagen mit Museumsbesuchen, Stadtbesichtigungen und Folkloreveranstaltungen bereichert, auch Bademöglichkeiten in der Meduna nutzten wir. Im vergangenen Jahr lud man uns nach einem Abendflug zur Volkstanzaufführung durch Lehrer aus dem Friaulgebiet ein. Da uns Manuela Leschowsky als Deutschlehrerin am Italienischen Gymnasium zur Seite steht, ist für uns das Gleitschirmfliegen in Meduno zum bleibenden Erlebnis geworden. Für interessierte Gleitschirmflieger ist es empfehlenswert, eine Atmosphäre der sportlichen-, kulturellen- und kulinarischen Vielfalt bei Freunden kennenzulernen. Manuela Leschowsky, manuela.meduno@gmail.com, Tel.: 0039 0427 86548

Volker Lindner

Naturfreunde und Freiflieger Großer Kopf Westerwald

Fluggelände Römerturm

Der Gleitschirmverein von Arzbach hat im April einen neuen Vorstand gewählt. 1. Vorsitzender: Rüdiger Daum, Höhr-Grenzhausen; 2. Vorsitzender: Klaus Gerharz, Arzbach; Kassierer: Armin Eiker, Holler; Geländewart: Klaus Gerharz, Arzbach; Schriftführer: Wolfgang Griebler, Dausenau. Das Fluggebiet Großer Kopf in Arzbach am Römerturm, mitten im Naturpark Nassau, wird vom Verein weiterhin erhalten und gepflegt. In diesem Zusammenhang wurde bei der Jahreshauptversammlung eine Änderung der bestehenden Flugordnung beschlossen. Im Wesentlichen bezieht sich die Änderung auf den Wegfall der Gastflugregel. Das Fliegen in Arzbach am Römerturm ist nun nur noch Mitgliedern der Naturfreunde und Freiflieger Großer Kopf Westerwald vorbehalten. Tagesmitgliedschaften o.ä. gibt es nicht mehr. Wer also zukünftig am Turm in Arzbach fliegen möchte, kann gerne eine Mitgliedschaft beantragen und unterstützt gegen einen kleinen Jahresbeitrag den Verein und den Erhalt des Geländes. Ein entsprechender Antrag kann per Mail angefordert werden, oder auf der neu gestalteten Homepage gedownloadet werden.

Wolfgang Griebler
www.freiflieger-arzbach.de

Anzeigen

Schirmkauf?
Flugschule
Chiemsee!

WIR HABEN FAST ALLE

P.S. Wir nehmen auch Schirme in Zahlung!

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

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um`s Fliegen!!
Im Soca-Tal
FLY ZONE
www.paragliding-adventure.com
SLOVENIA
Zimmervermietung
Parataxi im Hause
org. von Ausflügen
und viel mehr
ideal auch
für Gruppen
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

FOTO: ANNIKA MUNZ

FOTO: UWE PREUSCHKAT

Bei besten Flugbedingungen landen die Piloten nur wegen der Kälte.

FOTO: UWE PREUSCHKAT

Groundhandeln am Startplatz Treh

FOTO: ANNIKA MUNZ

Entspannte Atmosphäre am Start - so kommen alle gut in die Luft.

dhv-jugend.de

Grillen im Regen?

Von wegen... wir fliegen!

Die DHV-Jugend erkundet die Vogesen in Frankreich und stellt unter Beweis, dass sich Durchhalten bei schlechten Wetterlagen lohnt. Wer dabei noch nicht genug Höhenluft geschnuppert hat, trifft sich im beliebten Andelsbuch zu einer weiteren Flugwoche.

Text Hanna Lokys

Um jungen Piloten aus West- und Mitteldeutschland auch mal eine kurze Anfahrt zu ermöglichen, fand dieses Jahr erstmals das AufTREHn in den Vogesen in Frankreich statt. Trotz nicht ganz optimaler Wetterprogose trafen sich 19 Jugendliche in Urbes am Treh, um die Pfingsttage zu verbringen. Unterstützt wurden wir vom 1. Para-Ski-Club Saar, der uns neben der Nutzung der Vereinshütte und dem eigens für die Jugend eingerichteten Shuttle sogar mit leckerem Essen versorgte. Das Wetter ließ leider nur einen Flug zu – der war dafür aber bis zu einer Stunde lang und wurde zumeist nur wegen kalter Finger beendet. Die anderen Tage konnten wir immerhin am Treh groundhandeln. Alles in allem ein schönes Event und sicher nicht der letzte Besuch der DHV Jugend am Treh…

… da der Flughunger der jungen Piloten an diesem Wochenende nicht gestillt werden konnte, ging es für viele Teilnehmer fast direkt weiter zum nächsten Event: „Go South West“ im allseits beliebten Andelsbuch. Viele trafen schon am Vorabend des Events ein und heizten den Grill an. Der gute Eventstart wurde am nächsten Tag leider jäh durch den durchbrechenden Föhn gebremst. Aber was soll’s, wenn man schon mal so viele junge Flieger auf einen Fleck hat, kann man sich ja immerhin die Start- und Landeplätze anschauen und gemeinsam vom Fliegen schwärmen. Ohne Flüge zur Abkühlung musste eine Alternative her – Schwimmen gehen. Da trotz besten Wetters kein geöffnetes Freibad in der Umgebung zu finden war, machte sich die Gruppe auf den Weg zur Ach, einem Fluss unweit des Campingplatzes. Es war jedoch weiter als gedacht und so wurde aus dem kurzen Weg eine kleine Wanderung, die aber immerhin im ersehnten kühlen Nass endete. Leider wurde das Wetter an den nächsten beiden Tagen nicht besser – stattdessen fing es auch noch an zu regnen. Um dem Himmel wenigstens etwas näher zu kommen, ging es in die Kletterhalle in Dornbirn. Fazit: Macht Spaß, nur Fliegen ist schöner! Selbst Wellness darf bei der DHV-Jugend nicht fehlen ... in der Therme in Oberstaufen mit anschließendem Apfelstrudel am Campingplatz wurde tapfer dem Regen getrotzt. Und am vierten Tag… endlich Sonne! Kein Föhn! Flugwetter! Wie gut, dass das Event nicht abgebrochen wurde. In der Früh ging es direkt auf den Berg. Jetzt zahlte es sich aus, dass alle die Start- und Landeplätze schon kannten. Während einige schon starteten, gab es für Interessierte noch einmal praktische Tipps zum Toplanden. Als endlich alle Piloten (und Passagiere mit dem Jugendtandem) gestartet waren, landeten die ersten schon wieder oben ein, um sich den Bauch mit Käsesuppe vollzuschlagen. Das Durchhalten der ersten Tage hatte sich also gelohnt – die restlichen Tage boten zumeist bestes Flugwetter, so dass am Ende der Woche alle glücklich nach Hause fahren konnten.

Halten wir fest: Auch wenn das Wetter nicht immer optimal ist, ein Event mit der DHV-Jugend lohnt sich immer. Wenn auch du Lust hast, dem Regen und Föhn zu trotzen und mit schönen Flügen, netten Leuten und viel Spaß belohnt zu werden, melde dich an für eines unserer Events und probier’ es aus.

Anzeige

UP
AIRBORNE SENSATIONS
since 1972

www.up-paragliders.com

Deutscher Doppel-Erfolg

Der Münsteraner Andreas „Pepe“ Malecki gewinnt den Paragliding World Cup in Gemona. Yvonne Dathe aus Halblech im Allgäu belegt den dritten Platz bei den Damen und das deutsche Team landet auf dem zweiten Platz in der Nationenwertung.

Text: Oliver Blonske | Fotos: Ewa Guzy

Das who is who des europäischen Gleitschirmsports traf sich Anfang Juli in Gemona, um einen von den drei europäischen World Cups der Saison auszufliegen. Die besten 30 Piloten eines der insgesamt 5 World Cups pro Saison qualifizieren sich für das abschließende Superfinale zum kommenden Januar in Brasilien.

Werden die asiatischen oder amerikanischen Wettbewerbe gerne mit reisefreudigen europäischen Piloten und Wildcards aufgefüllt, sorgte der Level zur Qualifikation hier für das stärkste Teilnehmerfeld der Saison. Einige Top Piloten verglichen die Liste der Teilnehmer aus 23 Nationen mit einer EM. Keine Chance also, mit einem durchschnittlichen Vorjahresergebnis hier in die Luft zu kommen. Dennoch starteten insgesamt 13 deutsche Piloten in Gemona. Eine Handvoll der deutschen Ligapiloten hatte die Top Ten fest im Visier. Eine Quali zum Finale in Valaderes war die Motivation für die Newcomer im deutschen Team. Insgesamt also ein vielversprechender Worldcup in einem wunderschönen Gelände nahe der slowenischen Grenze, der ausnahmsweise auch einmal für alle Deutschen mit dem PKW oder Wohnmobil erreichbar war.

Die Zeiten, in denen ein Pilot mit außergewöhnlichstem Material die Szene beherrscht, sind lange vorbei, der Gewinn eines World Cups also nur ganz wenigen vorbehalten. Pepe stellte mit dem 2. Platz im ersten Durchgang bei Top Wetter-Bedingungen seine extra Klasse unter Beweis und behielt im alles entscheidenden zweiten und letzten Lauf die Nerven, um sich den ersten Platz in Gemona zu sichern.

Stand er international schon so oft auf dem Podest, hatte es bis dato noch nie zu einem World Cup Sieg gereicht. Entsprechend groß ist die Freude bei dem sympathischen Piloten aus Nordrhein-Westfalen, sich nach dem Weltmeistertitel mit der von Harry Buntz gecoachten Nationalmannschaft im letzten Jahr nun auch hier in Gemona durchgesetzt zu haben.

Andreas Malecki, mittlerweile seit über 15 Jahren Teampilot der deutschen Nationalmannschaft, gilt als einer der komplettesten Piloten weltweit. Sind die Wettbewerbe häufig durch taktisches und defensives Fliegen geprägt, sucht Pepe gerne weit vor dem Hauptfeld eine eigene Linie, welche ihm hier in Gemona die hohe Punktzahl im ersten Lauf sicherte. Nur wenige Spitzensportler schaffen es, über solch einen langen Zeitraum ein konstant hohes Niveau zu halten. Damit gehört Pepe wieder einmal zum engeren Kreis der Favoriten für das Superfinale im Worldcup.

German Open Sieger
1. Andreas Malecki
2. Jurij Vidic
3. Hernan Pitocco

Sieger Damen
1. Silvia Buzzi Ferraris
2. Seiko Fukuoka Naville
3. Yvonne Dathe

Nationenwertung
1. Italien
2. Deutschland
3. Slowenien

Nicole Schmidt gewinnt Acro-PWC

Die Brenta hat eine neue Königin

Text: Simon Winkler | Fotos: Nicole Schmid

TAG 1 TAG 2 TAG 3

Nicole Schmidt aus Deutschland holte sich den ersten Platz der Damen beim Worldtour-Auftakt im Akrobatik Gleitschirmfliegen in Molveno/Italien. Bei den Herren ging das gesamte Podium nach Frankreich. Erster und King of Brenta wurde Tim Alongi. Den zweiten Platz belegte Francois Ragolski und das dritte Treppchen ging an Eliot Nochez. Bester Deutscher bei den Herren wurde Simon Winkler mit dem 8. Platz. In der Synchrowertung errangen die legendären SAT-Brothers den ersten Platz: Raul und Felix Rodriguez aus Spanien. Zweiter wurde das spanisch-französische Duo Horacio Llorens und Theo de Blic. Dritter wurde das französische Team Eliot Nochez und Tim Alongi.

In der beeindruckenden Kulisse von Molveno mit der Brenta im Hintergrund wurde zum ersten Mal in der Acro Paragliding World Tour Geschichte die Queen und der King of Brenta gekürt. Unter der Organisation von PWC-Star Luca Donini wurde ein Event der Extraklasse auf die Beine gestellt, das keine Pilotenwünsche offen ließ. Trotz des schwierigen Wetters konnten zwei gültige Wertungsdurchgänge erflogen werden, in denen die Teilnehmer um das Podium kämpften. Die Franzosen glänzten dabei von Anfang an mit fehlerfreien Manöverabfolgen und gekonnten Bodenspiralen mit anschließender Punktlandung auf einem 3x3 Meter kleinen Floß. Besonders herausragend waren dabei die neuen „twisted-Tricks“ für mehr Choreographie-Punkte, bei denen der Pilot um 180 Grad verdreht Manöver fliegt. Kleine Fehler ließen die Spanier im ersten Durchgang etwas nach hinten fallen, was den Deutschen Simon Winkler mit seinem Run auf Platz 6 springen ließ. Doch bereits im zweiten Durchgang zeigte sich das hohe Niveau und Spanien sowie Frankreich konnten aufholen. Konstant blieb der Österreicher Thomas Laireiter, was ihm am Ende den 6. Platz sicherte. Die Damen hielten auch diesmal gut mit und zeigten sehr starke Manöver-Folgen. Zweite wurde die Schweizerin Lea Haesenberger und dritte die Österreicherin Christina Kolb.

Solo Podium Overall
1. Tim Alongi
2. Francois Ragolski
3. Eliot Nochez
8. Simon Winkler
20. Nicole Schmidt

Synchro Podium Overall
1. Raul und Felix Rodriguez
2. Horacio Llorens und Theo de Blic
3. Eliot Nochez und Tim Alongi

Solo Damen Podium
1. Nicole Schmidt
2. Lea Haensenberger
3. Christina Kolb

Die Syncro Sieger

Die Solo Sieger

Die Siegerinnen

Auf dem Weg zum Startzylinder bei der Werfener Hütte

German Open in Werfenweng

Von 26. bis 29. Mai fand die German Open und damit der 2. Teil der Deutschen Meisterschaft in Werfenweng/Österreich statt. Wieder einmal durften sich die Piloten der Deutschen Gleitschirmliga über eine super Wettbewerbsorganisation bei ihren österreichischen Nachbarn freuen.

Text: Annalena Hinestroza | Fotos: Ewa Korneluk-Guzy

Schon am ersten Tag waren die Wetteraussichten vielversprechend und so wurde eine 103 km Dreiecks-Aufgabe gesetzt. Die Tagesaufgabe führte die 145 Piloten vom Bischling zur Werfener Hütte, wo der Startzylinder des Rennens gesetzt war. Von dort aus ging es weiter entlang des Dachsteinmassivs zum östlichsten Punkt der Aufgabe. Die Thermik war zuverlässig und so wurde für viele Piloten nicht etwa die Absaufgefahr, sondern die CTR Salzburg zur größten Herausforderung. Auf dem ersten Schenkel Richtung Osten durfte in einem Gebiet lediglich mit einer Maximalhöhe von 3.050 Metern geflogen werden. Das kostete dem ein oder anderen Wettbewerbsflieger kostbare Punkte, andere kamen gerade noch glimpflich davon. Vom östlichsten Wendepunkt ging es weiter über das Ennstal zum südlichsten Punkt am Alpenhauptkamm. Der riesige Führungspulk flog in einer Traube mit hohem Tempo entlang einer Wolkenstraße. An den Eckpunkten der Aufgabe waren schon sehr große Wolken und vereinzelt Schauer zu orten. Doch führte die Wolkenbildung auch zu Abschattungen und dadurch blieb eine Überentwicklung aus. Für die nachfolgenden Gruppen bedeutete dies aber auch, dass die thermischen Bedingungen schwächer und das Fliegen langsamer und zu einer Bastelaufgabe wurden. Vom Alpenhauptkamm ging es zurück ins Tennengebirge und schließlich ins Ziel in Werfenweng. Tagessieger war Martin Petz, der die Aufgabe in zwei Stunden 50 Minuten flog. Insgesamt kamen 83 Piloten ins Ziel.

WERTUNG

Herren:
1. Martin Petz
2. Daniel Fischer
3. Marc Wensauer

Damen:
1. Annalena Hinestroza
2. Yvonne Dathe
3. Ewa Korneluk-Guzy

Auch für den zweiten Tag waren gute thermische Bedingungen mit hoher Wolkenbasis vorhergesagt. Da Überentwicklungen am Nachmittag zu erwarten waren, wurde eine Aufgabe mit 68 Kilometern gesetzt. Vom Bischling ging es wieder zur Werfener Hütte und anschließend quer über die vorgelagerten Hügelketten in den Südosten Richtung Alpenhauptkamm. Von dort aus wurde

Von links: Daniel Fischer, Martin Petz, Marc Wensauer

Von links: Yvonne Dathe, Annalena Hinestroza, Ewa Korneluk-Guzy

die ESS in Richtung Hochkönig in Talmitte genommen mit Ziel in Werfenweng. Bis ausreichende Thermik für eine Wettbewerbsaufgabe einsetzte, dauerte es eine Zeit lang, und so wurde das Startfenster mehrmals verschoben. Als dann schließlich gestartet wurde, ging es anfangs nur zäh nach oben und es wurde sehr voll und anstrengend in der Luft. Eine wahre Herausforderung für alle Teilnehmer: oben bleiben, niemanden behindern und vor allem safe bleiben. Bis zum Air-Start war der Thermikofen dann richtig an und die Aufgabe konnte abermals in starken und labilen Bedingungen mit hoher Wolkenbasis geflogen werden. Den Tagessieg holte sich Jurij Vidic aus Slowenien, der zeitgleich mit dem Österreicher Alexander Schalber in einer Stunde 40 Minuten ins Ziel flog. Doch leistete der Slowene mehr Führungsarbeit und gewann die Tageswertung durch Leadingpoints. Auch beim zweiten Task kamen mit 95 Piloten wieder sehr viele ins Ziel.

Am dritten Tag fiel die Aufgabe nochmals etwas kürzer aus. Wieder wurden Überentwicklungen vorhergesagt. Diesmal etwas früher. Das Ganze gepaart mit zunächst schwacher Thermik und niedrigerer Basishöhe als die Tage zuvor liess die Entscheidung auf eine 49 Kilometer

lange Strecke fallen. Schon nach dem Start war es sehr zäh und die Piloten kämpften sich sprichwörtlich zur Basis. Der schnellste Pilot und Tagessieger war Alexander Schalber. Er flog die knapp 50 Kilometer in einer Stunde 49 Minuten. Damit holte er sich auch den Gesamtsieg der Österreichischen Staatsmeisterschaft und German Open 2016.

Wetterglück sowohl in Lenggries als auch in Werfenweng sorgte dafür, dass die diesjährige deutsche Meisterschaft über sechs geflogene Tasks entschieden wurde. Ein besonderes Jahr mit außergewöhnlich guten Bedingungen und tollen Streckenflügen in wunderschönen Fluggebieten, das den Piloten der deutschen Gleitschirmliga sicherlich noch lange in Erinnerung bleiben wird.

German Open auf DHV-TV

DHV-TV
www.dhv.de

Anzeige

DHV SHOP

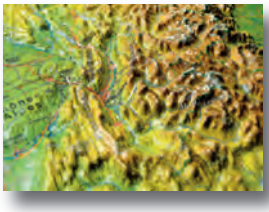
Gleitschirmfliegen - Aktualisierte 19. Auflage

Der Klassiker des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet und aktualisiert von hochqualifizierten Autoren nach dem offiziellen Lehrplan. Für Flugschüler die ideale Unterrichtsbegleitung und für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahreneinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 45,00 €

Neu!

DHV-Windsack

Ripstopgewebe in der Größe 32 x 115 cm,
Preis 19,50 €



Relief Karten Alpen, Österreich

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 €

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 €

Zu bestellen über Tel. 08022-9675-0 • Fax 08022-9675-99 E-Mail: shop@dhv.de • www.dhv.de
Alle Preise inkl. Mwst. zzgl. Versandkosten

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 €

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 €

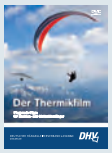
Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen
von Ralf Heuber
mit Bonusvideo.
Filmdauer 15 Min.
Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 15,50 €

PANORAMA
von Urs Lötscher. Impressionen und Informationen zu einer repräsentativen Auswahl an Flugregionen in EuropaFlugführer und Bildband in Einem.
Preis 59,90 €

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

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 €

Lehrplan - Windenschlepp
Neuauflage. Alles Interessante und Wissenswerte zum Thema Windenschlepp
Preis 16,90 €

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

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

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

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

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

E-Learning
Online-Version der Fragenkataloge Gleitschirm- und Hängegleiter A-Schein/ B-Schein für Hängegleiter und Gleitschirm/GS-Passagier.
Preis: je €15,90
Preis: Passagier €8,00

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 u
(Sonderpreis für DHV-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 €

Rettungsschnur mit Signalpfeife

Die free*spee Rettungsschnur mit sehr 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 €

Die Sieger: von links: Dieter Müglich, Robert Bernat, Walter Geppert

Erzgebirge Cup 2016 der Starrflügler

Gelungener Auftakt

Erstmals richtete der 1. DFC Hartenstein auf dem Flugplatz bei Zwickau eine Meisterschaft für die Starrflügler aus. 35 Teilnehmer aus drei Nationen ließen sich per UL-Schlepp in den Himmel ziehen. Der Erzgebirge Cup war gleichzeitig die Nominierungsgrundlage für die Weltmeisterschaften in Mazedonien, außerdem flogen die österreichischen Teilnehmer ihren Staatsmeister aus. Nach zwei Durchgängen siegte Robert Bernat vor Dieter Müglich und Walter Geppert (AUT). Österreichischer Staatsmeister wurde Walter Geppert.
Mehr Infos unter www.dhv.de/web/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene.

Anzeigen

parashop.at Top Service & Reparaturen
* inkl. T-Shirt & Rücktransport
BEST 2 Jahres-Check PRICE
2-JahresCheck 119 Euro*
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)

IMPRESSUM

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-fon: 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 202 | November | Termin 1. September 2016
Ausgabe 203 | Januar | Termin 1. November 2016

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Regina Glas, Björn Klaassen, Lucian Haas, Sepp Schwitzer, Volker Schwaniz, 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: 37.500

Titel: Uli Wiesmaier

Anzeige

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.

HDI

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-Geschäftstelle oder www.dhv.de

ANZEIGE

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 Bergekosten)

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 Bergekosten)

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 Gerätekennzeichnung. 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, Krankenhaustransport, 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.

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 €

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 Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung 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: Verdreißigfachung 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 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Schirmpacker-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

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 Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Stand 1.4.16

Anzeige

Red Bull Xalps 2011
SALZBURG TO MONACO
PROUD PARTNER

WARNHINWEIS
Die regelmäßige Verwendung dieses Produkts kann zu Abhängigkeiten führen...!

POISON X-ALPS

SKYWALK

MASALA
ARRIBA
SPICE
TONIC
TONKA

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

MOJITO
SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

www.skywalk.info

Der POISON X-ALPS ist die ultimative XC-Maschine. Deswegen setzen Toppiloten wie FAI-Dreiecks-Rekordhalter Thomas Walder auf den neuen skywalk-Serienhochleister. Denn der POISON ermöglicht erfahrenen XC-Piloten in schwierigen Bedingungen einen klaren Kopf zu behalten, um das Maximale aus dem Tag herauszuholen.

Thomas Walder, Rekordhalter FAI-Dreieck 325 km

Fotos: Tristan Shu / Tom Walder