

DHV-info

Das Magazin für Drachen- & Fallschirmflieger

213





Streckenflugtraining

Sicherheitstraining

Thermik- und Flugtechniktraining

Soaringtraining

Rettungsgerätetraining

Groundhandlingtraining



Kennst du das geniale Gefühl, sicher zu sein, dass dich beim Start nichts überfordern wird? Du hast alles im Griff, weil du deinen Flügel am Boden perfekt beherrscht. Groundhandling ist der Schlüssel für dieses gute Gefühl. Check die Basics bei einer Session in einem SkyPerformance Center und trainiere dann selbständig weiter.

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

	Norddeutsche Gleitschirmschule 17192 Waren, Tel. 0157-77590482 www.norddeutsche-gleitschirmschule.de		Süddeutsche Gleitschirmschule PPC Chiemsee 83246 Unterwössen, Tel. 08641-7575 www.einfachfliegen.de
	AFS-Flugschule 34537 Bad Wildungen, Tel. 05621-9690150 www.afs-flugschule.de		Freiraum 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-4198969 www.freiraum-info.de
	Hot Sport 35096 Niederweimar, Tel. 06421-12345 www.hotsport.de		Flugschule Adventure-Sports 83661 Lenggries, Tel. 08042-9486 www.adventure-sports.de
	Papillon Paragliding - Wasserkuppe 36129 Gersfeld, Tel. 06654-7548 www.papillon.aero		Gleitschirmschule Tegernsee 83700 Reitrain, Tel. 08022-2556 www.gleitschirmschule-tegernsee.de
	Harzer Gleitschirmschule 38667 Bad Harzburg, Tel. 05322-1415 www.harzergss.de		Flugschule Mergenthaler 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9970 www.flugschule-mergenthaler.de
	Flatland Paragliding 40764 Langenfeld, Tel. 02173-977703 www.flatland-paragliding.de		Flugschule Rohrmeier Miltz 87527 Sonthofen, Tel. 08321-9328 www.flugschule-rohrmeier.de
	Moselglider 54338 Schweich, Tel. 0179-7842871 mmueller@moselglider.de		Paragliding Academy 87534 Oberstaufen, Tel. 08325-919015 www.paragliding-academy.com
	Flugschule Siegen 57080 Siegen, Tel. 0271-381503 www.flugschule-siegen.de		OASE Flugschule Peter Geg 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036 www.oase-paragliding.de
	Flugschule OpenAir 64673 Zwingenberg, Tel. 0157-35704753 www.flugschule-openair.de		1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer 87669 Rieden a. Forgensee, Tel. 08362-37038 www.gleitschirm-aktuell.de
	Planet Para 68165 Mannheim, Tel. 0621-9760-5756 www.planet-para.de		Flugzentrum Bayerwald 93086 Wörth a.d. Donau, Tel. 09482-959525 www.Flugzentrum-Bayerwald.de
	Luftikus Eugens Flugschule 70378 Stuttgart, Tel. 0711-537928 www.luftikus-flugschule.de		Flugschule Grenzenlos A-6105 Leutasch, Tel. +43-664-4410868 www.fs-grenzenlos.com
	GlideZeit Flugschule Tübingen 72074 Tübingen, Tel. 07071-959944 www.glidezeit.de		Flugschule Achensee A-6213 Pertisau, Tel. +43-5243-20134 www.gleitschirmschule-achensee.at
	Flugschule Göppingen 73344 Gruibingen, Tel. 07335-9233020 www.flugschule-goeppingen.de		Flugschule Bregenzerwald A-6870 Bezau, Tel. +43-5514-3177 www.gleitschirmschule.at
	Sky-Team Paragliding 76593 Gernsbach, Tel. 07224-993365 www.sky-team.de		Sky Club Austria A-8962 Gröbmring, Tel. +43-3685-22333 www.skyclub-austria.com
	Drachen & Gleitschirmschule Skytec 79115 Freiburg, Tel. 0761-4766391 www.skytec.de		Paragleitflugschule Airsthetik A-8970 Schladming, Tel. +43-660-8877440 www.airsthetik.at
	Gleitschirmschule Dreyeckland 79199 Kirchzarten, Tel. 07661-627140 www.gleitschirmschule-dreyeckland.de		Flugschule Aufwind A-8972 Ramsau, Tel. +43-3687-81880 www.aufwind.at
	Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg 82031 Grünwald, Tel. 0172-4088444 www.lern-fliegen.de		Gleitschirmschule Pappus F-68470 Felling, Tel. +33-38982-7187 www.gleitschirmschule-pappus.de
	Flugschule Chiemsee 83229 Aschau, Tel. 08052-9494 www.flugschule-chiemsee.de		



12

Flachlandfliegen | Hoch über die
Müritz in Mecklenburg-Vorpommern



28

Sicherheit | Safetytest



84

Wettbewerbe | Drachen Welt- und Europa-
meisterschaft: Tim Grabowski und Robert Bernat
holen Silber und Bronze.



Wettbewerbe | Frisch gebackener Vize-Europameister Torsten Siegel

INHALT

INFO 213 SEPTEMBER | OKTOBER 2018

- 12** Norddeutsches Flachland
Fliegen über der Müritz
- 20** Hike+Fly
Unbekanntes Slowenien
- 28** DHV-Sicherheitstest
LTF A- und B-Schirme
- 36** DHV-Fotowettbewerb 2018
Ausschreibung
- 38** Travel+Training
Mit Pál Takáts im Tandem
- 44** Starttechnik
Aushebeln vermeiden
- 48** Hike+Fly
Start vom Dach des Rätikons
- 52** Flugcomputer
Aktuelle Spitzengeräte unter der Lupe
- 62** Ausrüstung
Leichte Packsäcke im Vergleich
- 66** Wetter
Klassifizierung der Alpenwetterlagen
- 74** DHV-XC
Vom Bayerischen Wald
an den Schliersee
- 78** 200 km FAI-Dreieck im Schwarzwald
- 82** DHV-Jugend
Wetterpoker mit Regen und Wind
- 84** Wettbewerbe
HG | Weltmeisterschaft
und Europameisterschaft
GS | Europameisterschaft

Standards

- 6** Wichtig - Neu - Kurz
- 10** Schaufenster
- 72** Vereine Briefe
Nachrichten
- 97** Impressum

Foto und Pilot: DHV-Safety Class Testpilot
Simon Winkler

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar



DHV

Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2018 läuft die in der DHV Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2018 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 2018.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung seitens der DHV Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2019 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2019 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

Flugfunk für Streckenflieger

Flugfunk dient der Sicherheit aller Luftverkehrsteilnehmer in der allgemeinen Luftfahrt. Ohne ihn wäre die heutige Luftfahrt undenkbar. Auch für uns Drachen- und Gleitschirmflieger ist er ein Gewinn an Sicherheit. Viele Streckenflüge sind legal und problemlos auch durch beschränkte Lufträume möglich, wenn Piloten ein Flugfunkgerät mitführen und sich von der zuständigen Flugberatungsstelle Informationen einholen. Die Sprechfunkerlaubnis nach § 44 LuftPersV sollte keine Hürde sein. Viele Flugschulen bieten sie kostengünstig an.

Infos: <https://www.dhv.de/piloteninfos/gelaende-luftraum-natur/fluggelaendeflugbetrieb/flugfunk/>

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



DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag telefonisch unter 0151-54612836 oder per Mail:



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



Fly Magic M

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



LinkingWings Dirk Soboll

Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
www.linkingwings.de



Drachenflugschule Saar

Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
www.drachenflugclub-saar.de
www.drachenfliegen-lernen.de



Flugschule Bergsträßler Drachenflieger

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



Flugschule Althofdrachen

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



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.

Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
www.drachenflieger-spaichingen.de



Drachenflugschule ZODN-AIR

Zugspitzstraße 49 |
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174-9206011
peterkind@hotmail.com



Drachenfliegen Tegernsee

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



Flugschule Tegelberg

Sesselbahnstr. 8 | 87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
www.abschweb.net/schule



Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 61 | 88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de



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 aufwändigen 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 Kilian Baumann
Ossiacher See/Österreich
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



Flugschule Luftikus
Trainingsleiter Kilian Baumann
Ossiacher See/Österreich
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 Schremnf
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, Steilschleife und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.gforce-trainer.de
office@gforce-trainer.de



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung



Luftrecht Italien

Fliegen in den Dolomiten – nur noch mit PMR-Hörbereitschaft

Der italienische Verband FIVL (www.fivl.it) teilt mit, dass bei allen Flügen in den italienischen Dolomiten Hörbereitschaft auf der PMR Safety Funkfrequenz 8-16 (Kanal 8, Unterkanal 16) bestehen muss. Auf dieser Funkfrequenz wird über Helikopter-Rettungsaktionen informiert. Damit soll erreicht werden, dass der Luftraum um die Rettungs-Einsatzorte schnell und weiträumig freigegeben wird. Die Funkfrequenz ist nicht zur Notfallalarmierung vorgesehen, diese soll weiterhin über die Notrufnummer 112 erfolgen.

Weitere Infos auf der Website der FIVL, www.fivl.it



DHV

Neue Artikel im DHV-Shop

Ab sofort gibt es im DHV-Shop neue Artikel, wie die stylische Hüfttasche und neue T-Shirts in frischem Gelb. Zu bestellen im DHV-Shop.
<https://shop.dhv.de>



Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle

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



GRADIENT Golden5

Der Gleitschirm GRADIENT Golden5 des Herstellers Gradient s.r.o. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 22 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.gradient.cx



PHI Tenor

Der Gleitschirm PHI Tenor des Herstellers Papesch GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in den Größen 21, 23 und 25 erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter <https://phi-air.com>



Sol`R

Der Hängegleiter Sol`R des Herstellers Ellipse Deltaplane hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1, nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.ellipse-delta.com



Skywalk Tequila 5

Der Gleitschirm Skywalk Tequila 5 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung B, nach den LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe XS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



Woody Valley Tenax4

Das Hängegleitergurtzeug Tenax4 des Herstellers Woody Valley S.r.l. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.woodyvalley.eu/ger/



Aeros Viper C

Das Hängegleitergurtzeug Viper C des Herstellers AEROS Ltd. hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.

Produktinformationen des Herstellers unter www.aeros.com.ua

DHV Regional -

für jeden was

ALLE DHV-MITGLIEDER
SIND HERZLICH
EINGELADEN!
BEGINN JEWEILS 13:30 UHR

ALLE TERMINE
AUF WWW.DHV.DE

**Aktuelle Fach- und Videobeiträge
Diskussion regionaler Themen und Wahl
der Delegierten zur DHV-Jahrestagung**

Flugtechnik

Tipps für Einsteiger und Fortgeschrittene von Jennifer Söder und Ferdinand Vogel. Von Siegen im World Cup bis zum ersten Platz im Bordairrace reicht Ferdinand Vogels Liste der Erfolge. Fortgeschrittene werden von seinem Wissen profitieren. Jennifer Söder hat als erfahrene Fluglehrerin vor allem die Einsteiger im Fokus.



Gelände | Flugbetrieb

Podiumsdiskussion zu aktuellen Themen aus der jeweiligen Region, moderiert von Björn Klaassen



Szene Videos

DHV-Vorstand Charlie Jöst zeigt unseren Sport von der schönsten Seite, spannend, lehrreich und einfach faszinierend.

Robin Frieß, DHV-Geschäftsführer:

Vorträge sind in vielen Flugschulen und Clubs in den letzten Jahren immer populärer geworden. Referenten wie Ferdinand Vogel garantieren volle Säle, sie berichten über ihre Erlebnisse und geben ihr Wissen weiter. Bei unseren Regionalversammlungen haben wir gleich mehrere Referenten dabei, die über verschiedene, spannende Themen unseres Sports berichten.
Die Wahl der Delegierten für die Jahreshauptversamm-



lung, die bei den Regionalversammlungen durchgeführt wird, nimmt dagegen nur wenig Zeit in Anspruch.

Ich möchte deshalb hier die Chance nutzen und für einen Besuch der Regios werben! Der Eintritt ist frei, und mit dem angekündigten Programm ist für jeden etwas dabei. Nutze die Chance, direkt mit den Referenten und den Mitarbeitern, Vorständen und Regionalbeiräten des DHV in Kontakt zu kommen und komme zu deiner Regio! Ich freue mich auf deinen Besuch!

Pyua

Nachhaltig unterwegs

Faire Produktion und ausschließlich recycelte Stoffe garantieren die Jacken von Pyua. Ursprünglich fürs Freeriden konzipiert, eignet sich das Source-Jacket auch gut fürs Gleitschirmfliegen. Durch das sortenreine, recycelte Polyester kann die 3-Lagen Jacke nahezu komplett wiederverwendet werden. Der längere Schnitt und Atemlöcher im hohen Kragen machen sie perfekt flugtauglich.
Preis: 539,95 €
Infos: www.pyua.de



Abgeflogen

Effizienz im Notfall

Mit Dyneema Rettungsschnur und Signalpfeife – gleichzeitig das Gewicht zum Abseilen, gibt's die neue SOS Card zu kaufen. Praktisch: Auf die Plastikkarte passen persönlichen Daten, Blutgruppe und Notfallkontakte. Alles in allem 35 Gramm leicht.
Preis: 12,90,- €
Infos: www.abgeflogen.clothing



Advance

Fun

Neue T-Shirt-Farben sorgen im Sommer für noch mehr gute Laune. Rot, dunkel- und hellgrau, mit dreieckigem Advance-Abnäher vorne und „Please do not remove before flight“ hinten sind die Oberteile ein stylischer Hingucker.
XS bis XXL, Preis: 44,- €

Stylisch

Egal ob zur Jeans oder leichten Sommerhose, die blauen Logo Belts passen immer. In einer Breite von 4 cm und 130 cm Länge, Weite individuell regulierbar. Preis: 35,- €

Perfekt verpackt

Dank drei Klickschnallen und einem umlaufenden Reißverschluss ist der Tubebag nicht nur im Nu verschlossen, sondern mit 304 g auch ausgesprochen leicht. Inklusive Anti-Snagging-Slider gegen Einzippen von Gleitschirmtuch. Preis: 74,- €
Infos: www.advance.ch





Nova Druckfrisch auf der Haut

Die beiden T-Shirts Fly und Mountain gehen mit Style, liebevollen Details, hochwertigen Materialien und guter Qualität an den Start. Das Material – eine Mischung aus Baumwolle, ProModal® und Elasthan – trägt sich weich auf der Haut und beugt der Entstehung von Gerüchen vor. Anziehen – wohlfühlen!

Preis: 38,- €

Infos: www.nova.eu/de/shop/kategorie/clothing/

GleitschirmWerkstatt Neuer Checkbetrieb in Kössen



Andrea Scharnagl, lang-jährige Mitarbeiterin beim Parashop, und Viktor Müller, Fluglehrer und DHV-Prüfer, haben sich Anfang Juni mit der Gleit-

schirmWerkstatt selbstständig gemacht. Neben Checks für Gleitschirme werden auch Reparaturen sowie das Packen sämtlicher Rettungsschirme angeboten.

Infos: www.gleitschirmwerkstatt.at

Flytec Software-Updates

Die neueste Software für das Bräuniger Compeo+/Flytec 6030 erlaubt, die Distanz zu Wegpunkten auch gemäss WGS84 zu berechnen. Das ist bei Welt- und Europameisterschaften bei den Gleitschirmen ab 2018 die Regel, bei den Drachenfliegern ab 2019. Preis: 42 €

Software und Infos sind hier verfügbar:

<https://www.naviter.com/download-manual-support/#Flytec> ("Flytec 6030 firmware 5.00b")

Nach der Installation muss die WGS84-Distanzberechnung freigeschaltet werden:

<https://b2b.naviter.com/product/flytec-6030-software-for-wgs84-distance-calculation/>.

Anzeigen

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Erlebnis Südafrika
Der Geheimtipp!

www.silentwings.at
silentwings@mail.de / tel.: +43 681 818 569 40 (AUT) / tel.: +27 82 74 88 637 (RSA)

Reparaturservice für:

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

DELTA FLY
by Hans Madreiter

Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen
+ 49 7025 8708037
deltafly@t-online.de
www.deltafly.de

MONACO
APPARTEMENT MIT POOL

APPARTEMENT
für 2-6 Personen
am Landeplatz von Monaco zu vermieten

Monika Eller
+43(0)676/843 776 200
moni@parafly.at



Hinauf über die Müritz

Von wegen Bergsport: Gleitschirm- und Drachenfliegen ist längst nicht mehr nur ein alpiner Flugsport. Das Flachland bietet viele Möglichkeiten in äußerst attraktiver Landschaft. Eines der nördlichsten Fluggelände in Deutschland liegt in Waren (Müritz), knapp 100 Kilometer von der Ostsee entfernt, im Land der tausend Seen.

Text und Bilder: Björn Klaassen

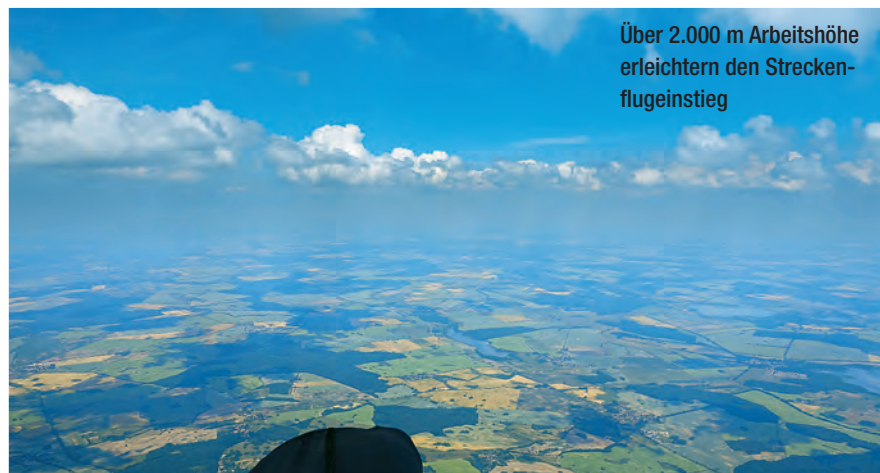
↑ Am Seil nach oben –
Flugplatz Vielst/Waren



F

rühssommer in der Müritz. Die erste Hitze des Jahres liegt über Deutschland. Das Getreide färbt sich bereits. Am Feldrand dunkelrote Mohn- und blaue Kornblumen. Der Duft des Sommers liegt über der hügeligen Landschaft und darüber ziehen Thermikwolken in Zeitlupe von Ost nach West. Gerade klebte ich noch unter einer dieser Wolken und betrachtete entspannt die grandiose Landschaft. Blaue Seen, riesige Getreidefelder und hübsche Ortschaften. Mein erster Streckenflug über der Seenplatte offenbart die Schönheit dieser einmaligen Moränen-Landschaft in Mecklenburg-Vorpommern. Leider habe ich über einem Getreidefeld den Bart verloren. Aber mit einem halben Meter steigen und wenig Höhe über den Krakower See zu fliegen, ist keine besonders gute Idee. Also landen und zurücktrampen zum Segelflugplatz Vielst bei Waren an der Müritz. Trampen ist eine gute Möglichkeit, das Land und seine Menschen >

Über 2.000 m Arbeitshöhe erleichtern den Streckenflugeinstieg





← Die Müritz in der Mecklenburger Seenplatte liegt im Nordosten von Deutschland. Mit der Bahn ist Waren von Berlin in ca. 2 Stunden erreichbar.

kennenzulernen. Nach knapp 2 Stunden und ein paar wirklich netten Begegnungen bin ich wieder am Ausgangspunkt meines XC Fluges.

Entspannt am Flugplatz

Es ist Freitagnachmittag, am Segelflugplatz Waren/Vielist ist einiges los. Ein FK 9 Spornradflieger zieht Segelflieger in die Thermik, während auf der anderen Seite die elektrisch betriebene Molywinch fleißig und butterweich Gleitschirme in die Luft befördert. Die Norddeutsche Gleitschirmschule ist hier zu Hause. Die Flugschule von Dagmar Wilisch, Sebastian Dollinger und Ekkehard Zamel hat sich im Jahr 2012 im Heilbad Waren (Müritz) niedergelassen. Die Geburtsstunde der Gleitschirmszene im nordostdeutschen Flachland. Die Gleitschirmflieger haben sich unter dem Dach des Warener Luftsportvereins als die Sektion der Müritzgleiter organisiert. Und es klappt inzwischen bestens zwischen Modell-, Segel- und Motorfliegern. Eines fällt besonders auf: der Teamspirit. Anders als am Hang ist Windenschlepp ein Team sport, auch nach dem Fliegen. Abends wird der Grill angeworfen und die Piloten treffen sich zum gemeinsamen Landebier. Aber eine Gemeinsamkeit mit den Bergfliegern gibt es auch hier im Flachland. Jeder kennt die unter Fliegern bekannte 1:5 Regel: Pro Minute Flugzeit 5 Minuten drüber quatschen. Sympathisch.

Fast alle verbringen das Wochenende auf dem Flugplatz im eigenen Wohnwagen oder Zelt. Hartmut zum Beispiel: Mit seiner museums-

reifen Jawa mit Beiwagen transportiert er seinen Gleitschirm zum Startplatz. Kurze Zeit später hängt er unter der Wolke und genießt den Freitagabend aus der Vogelperspektive. „Ich fliege natürlich auch gerne in den Alpen, aber das Flachland ist alles andere als eine Notlösung“, meint Hartmut. Nach seinem Flug düst er mit seinem Motorradgespann zum nächsten Supermarkt und besorgt Grillwürste und Wasser, während ich mein mitgebrachtes Zelt neben einer Cessna aufbaue. Der morgige Samstag verspricht bestes Thermikwetter und die Nacht ist kurz. Anfang Juni ist selbst um Mitternacht der Nordhimmel noch hell.

Gegen 8:00 Uhr erwacht der Flugplatz zum Leben. Die knallgelbe FK 9 startet zum ersten Flug des Tages. Die Winden werden aufgebaut. „Hast noch nie einen russischen Lada gefahren?“ fragt mich Christoph, der heute als Startleiter den Start organisiert. Schon rummel ich mit dem Lada-Seilrückholfahrzeug über den Platz zu Michael, der heute die Molywinch bedient. Er hat einen einsamen Job am anderen Ende der Schleppstrecke. Zuverlässig zieht er die Flugschüler, Tandems, Windenneulinge und XC-Piloten nach oben. Gegen halb eins bleibt auch das Tandem von Martin ohne weiteres oben. Jetzt nichts wie los und selber ans Seil. „Pilot und Gerät startklar“ und wenig später klinke ich 300 Meter über der Winde aus und in den Hausbart ein. Mit über 4 m/sec geht es in einem Zug und entspannt in Richtung Wolkenbasis.

Mit einer Höhe von über 2.000 Metern verlasse ich den Flugplatz in Richtung Westen und finde unter den Wolken immer wieder >



↑ Mit dem Jawa Oldtimer zum Startplatz



↑ Camping unter Flügeln



↑ Pack die Badehose ein: Überall gibt es traumhafte Seen zum Baden



↑ Thermik über den Kornfeldern

← Beschaulich: nach der Landung per Autostopp zurück nach Waren.



↑ Alternative Unterkunft – führerscheinfreie Hausboote



↑ Bei viel Wind einfach das Element wechseln – Kajakwandern zwischen Berlin und der Müritz.

Thermik. Diesmal überquere ich den Krakower See in komfortabler Höhe. Danach folgt aber ein blaues Loch und nirgendwo piepst das Vario, bis ich über einer LPG (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaft) in wenigen 100 m Höhe endlich einen ziemlich zaghaften Bart finde. Flachlandthermik kann auch bockig sein, aber sie ist meist viel weicher und großflächiger. Fluglehrer Ekkehard hatte mir noch einen super Tipp auf die Strecke mitgegeben: „Wenn du in schwachem Steigen bist, auf keinen Fall weiterfliegen und auf noch besseres Steigen setzen. Das musst du sonst büßen und stehst früher am Boden, als dir lieb ist.“ Wieder was gelernt. Kreisend gewinne ich langsam wieder Höhe. Der Geruch des Schweinestalls verfolgt mich zwar bis auf 1.700 Meter, dafür ist die Aussicht wieder grandios. Ich bin gerettet.

Nie hätte ich gedacht, dass ich heute noch so frieren muss. Über 30 Grad am Boden, aber unter den Wolken ist es kalt. So gesehen ist es gar nicht weiter schlimm, dass ich nach 3 Stunden Flugzeit in der Nähe von

Schwerin in einem kleinen Dorf zur Landung ansetze. Dagmar hatte mich noch gewarnt, dass hinter Krakow nicht mehr viel los ist. Das stimmt zweifellos. Die Lindenallee in Richtung Crivitz bietet zwar etwas Schatten, aber Autos fahren hier eher selten. Irgendwann laufe ich einfach los und dann hält auch endlich ein Lieferwagen. „Aus München kommst du und hast ein Flugzeug im Rucksack?“, der Elektriker kann es eigentlich nicht glauben. Gleitschirmfliegen im Flachland ist doch irgendwie außergewöhnlich. So hänge ich mich per

Autostopp 3 Stunden lang von Dorf zu Dorf. Kurz vor Sonnenuntergang kommt mir zum Glück Dagmar entgegen und bringt mich rechtzeitig zurück zum Flugplatz und Abendessen. Fluglehrer und Chefkoch Ekkehard hat in der Zwischenzeit Coq au Vin, Hähnchen in Rotweinsauce, über dem Feuer geköchelt. Für alle! Die Stimmung ist bestens und jeder hat was zu erzählen, nicht nur über das Fliegen. Hartmut hat es übrigens schlauer angestellt. Er ist an einem See gelandet und er hatte die Badehose dabei. >

FACTS

Flugplatz Vielst/Waren an der Müritz

N: 53° 34' 07" O: 12° 39' 10", 170 km nördlich von Berlin

Schleppstrecke: 1.000 m - alle Richtungen

Gastschleppgebühr: 10 €/Schlepp

Übernachtung: Pensionen und Hotels in und um Waren (Müritz), Campingmöglichkeit nach Absprache auf dem Flugplatz.

Kontakt: Dagmar Wilisch: 03991-1282760,

info@norddeutsche-gleitschirmschule.de

Alternative Schleppstrecke: Flugplatz Lärz

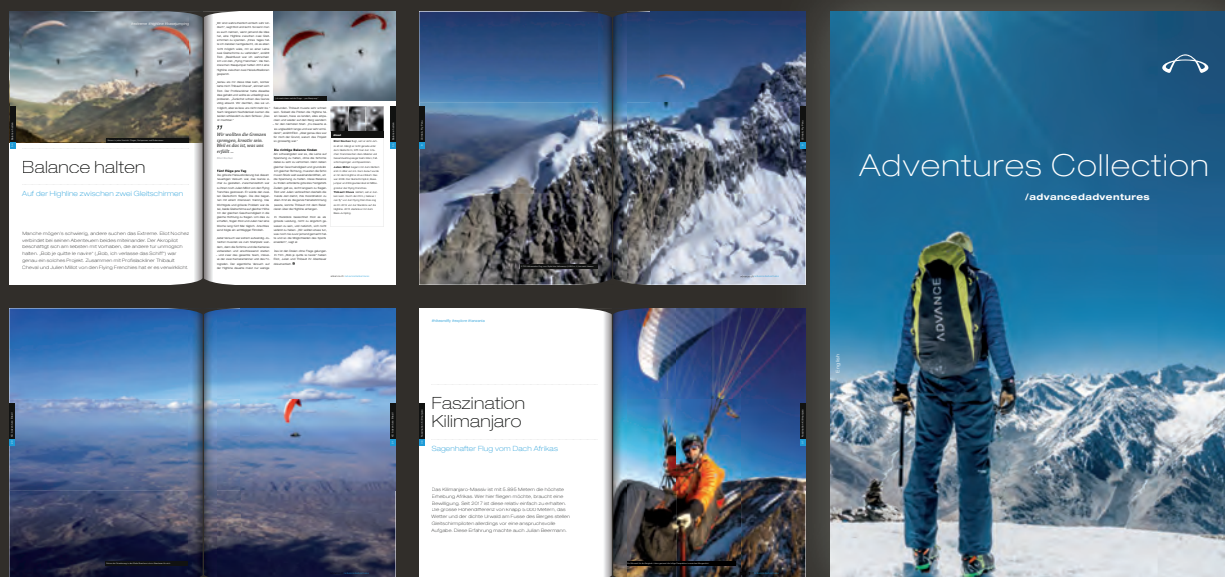
Alternative Aktivitäten: Tausend Seen, Kajak, Kanu, Hausboote, Wandern, Radeln in und um den Müritz-Nationalpark



Get inspired

Was wird dein nächstes Abenteuer?

Lass' dich durch die erste /advancedadventures Sammlung im Printformat inspirieren und sichere dir jetzt dein Gratis-Exemplar. Auf 70 Seiten erwartet dich eine geballte Ladung an spannenden Geschichten mit eindrücklichen Bildern. Die Auflage ist limitiert.



Bestelle hier Dein Gratisexemplar

www.advance.ch/advancedadventures

/advancedadventures



Stressfrei fliegen lernen – Im Norden hat man viel Platz und genügend Zeit

Interview mit Dagmar Wilisch und Ekkehard Zamel (Norddeutsche Gleitschirmschule)

■ Es gehört was dazu, so weit im Norden eine Flugschule zu gründen. Was war eure Motivation und wo liegt das Potential?

Ekkehard: Wir waren bei der Gründung der Flugschule davon überzeugt, dass es mit einem vernünftigen Konzept auch im Flachland funktioniert. Keiner von uns wollte wegen der Gründung einer Flugschule in die Alpen ziehen. Dagmar hatte dann die Idee, das in Mecklenburg-Vorpommern auf die Beine zu stellen. Es hat funktioniert. Der Segelflugplatz Vielst ist ein guter Platz, um das Fliegen zu lernen. Fliegen im Flachland ist sehr fehlerverzeihend. Es gibt zum Beispiel keine knackigen Leesituationen. Bereits in der Ausbildung können Flugschüler recht frei in der Thermik fliegen. Unsere Idee: Der Einstieg findet im Flachland statt – der Bergstart wird erst später in den Alpen erlernt. Und zum zweiten Teil der Frage: Ja, wir haben hier Potential. Allerdings müssen wir das Gleitschirmfliegen erstmal bekannt machen. Die Müritz Open hat uns dabei viel geholfen. Wir waren im Fernsehen, Radio und in den Zeitungen. Dass weit geflogen werden kann, haben bereits viele XC Flüge bewiesen.

■ Land der tausend Seen klingt erstmal nicht nach Thermikoffen. Wie sieht die Realität aus?

Dagmar: Die Seen produzieren natürlich keine Thermik. Aber trockene Sandböden haben wir jede Menge. Da, wo es kein Wasser gibt, gibt es auch super Thermik. Basishöhen über 1.500 Meter sind daher keine Seltenheit. Für XC Piloten ist die freie Luftraumstruktur interessant. Weite Flüge sind wirklich möglich.

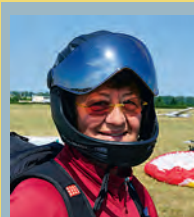
■ Sind Gäste willkommen bei euch im Norden?

Ekkehard: Gäste sind sehr willkommen! Wir freuen uns über alle Piloten, die zu uns in die Müritz reisen. Wir haben 2 elektrische Molywinch Winden bei uns auf dem Platz. Damit können wir viele Piloten in kurzer Zeit nach oben ziehen. An der Müritz Open haben wir zum Beispiel in kürzester Zeit über 60 Wettbewerbspiloten in die Luft gebracht. Im Verein sind wir knapp 40 Gleitschirmpiloten und freuen uns immer über neue Gesichter.

■ Die Molywinch ist euer Baby. Was ist daran so besonders?

Dagmar: Die Zukunft ist elektrisch. Durch die Regeltechnik sind Schlepps gegenüber einer Motorwinde viel weicher. Damit sind grö-

ßere Schlepphöhen möglich und Piloten mit wenig Körpergewicht werden komfortabler und sicherer geschleppt. Auch aus diesem Grund ist die Anzahl der Pilotinnen im Verein relativ hoch. Wir werden demnächst den Platz elektrifizieren und legen Starkstromkabel zu den verschiedenen Startstellen. Für die Zukunft sind wir dann effizient aufgestellt.



Dagmar Wilisch,
Geschäftsführerin
der Norddeutschen
Flugschule



Ekkehard Zamel,
Ausbildungsleiter

■ Die Müritz ist Urlaubsland. Was kann man außer Fliegen so machen?

Dagmar: 1.000 Seen – 1.000 Möglichkeiten. Wenn es mal nicht zum Fliegen geht, oder du mal was anderes machen möchtest, ist die Müritz der perfekte Ort zum Ausspannen. Viele Seen sind miteinander über Wasserstraßen verbunden. Besonders cool sind die Hausboote, welche du ohne Bootsführerschein mieten kannst – also Leben auf dem See. Flora und Fauna sind ohnehin außergewöhnlich. Und dann gibt es noch Kanus und Kajaks, jede Menge Strände, Rad- und Wanderwege und richtig schöne Orte.

■ Kann man bei euch im Urlaub den Windenschein machen und schleppt ihr bei gutem Wetter auch unter der Woche?

Ekkehard: Alle aktuellen Schlepptermine sind auf unserer Homepage veröffentlicht. Wenn möglich, schleppen wir auch unter der Woche. Wer noch keinen Schleppschein hat, kann bei uns in der Flugschule die Schlepplizenz erwerben und wir geben jede Menge wertvolle Tipps für Flachlandneulinge. Als Besonderheit bieten wir auch Stufenschlepp und die Stufenschleppweisung an. Und dann machen wir natürlich auch das, was jede Flugschule anbietet. Wir bilden Fußgänger zum fertigen Piloten aus: Über Groundhandling, Flachschlepps und Tandemflüge kann hier jeder das Fliegen erlernen. Das geht im Urlaub oder an den Wochenenden. Dazu haben wir in der Norddeutschen Gleitschirmschule ein attraktives Reise- und Fortbildungsprogramm. Wir fahren zum Beispiel nach Armenien, Kolumbien und Namibia.

■ Was plant ihr für die Zukunft?

Ekkehard: Wir wollen ein internationales Windenschlepp-Kompetenzzentrum aufbauen. Wir bieten Elektrowinden, Motorwinden und Abrollwinde an. Piloten können hier den Windenschlepp erlernen und sich weiterqualifizieren. Und ganz wichtig: Wir alle wollen weiterhin Spaß am Fliegen haben. ▽



JEDER FLUG EIN GROSSER MOMENT

Größe hat viel Facetten - der Atlas 2 überzeugt als solider Intermediate-Schirm für Anfänger und erfahrene Piloten, die einen XC Flügel mit großem Sicherheitspotential bevorzugen.

EN B // 6 Größen // 55-125kg

Foto: Jerome Maupoint



G I N

www.gingliders.com



Willkommen in Slowenien

Slowenien ist vor allem für sein malerisches Soča-Tal in aller Munde und der Kobaridski Stol, Kobala und Lijak bei Gleitschirmfliegern wohlbekannt. Das ist zwar sehr schön, aber schon etwas überlaufen.

Text und Fotos: Veronika Rojek

No risk no fun, ist manchmal die bessere Wahl. Bei starker Wolkenbildung kann man manch nahendes Gewitter nicht kommen sehen (links). Im Gegensatz dazu waren in der Früh die Bedingungen am Mrzli Vrh ideal, (rechts).



Fs verschlug uns mal wieder quer durch Südeuropa. Von Südtirol über Venetien und sogar in Kroatien versuchten wir unseren Urlaub bestmöglich mit der permanent hochlabilen Wetterlage im Mai und den teilweise bereits zur Mittagszeit auftretenden Gewittern fliegerisch zu gestalten. Letztendlich sind wir in Slowenien gelandet, das die meisten vor allem wegen dem wunderschönen jedoch hochtouristischen Soča-Tal kennen. Wir wollten jedoch das echte Slowenien und vor allem Land und Leute kennenlernen und schlugen uns querbeet vom östlichen Ende der Alpen Richtung Westen.

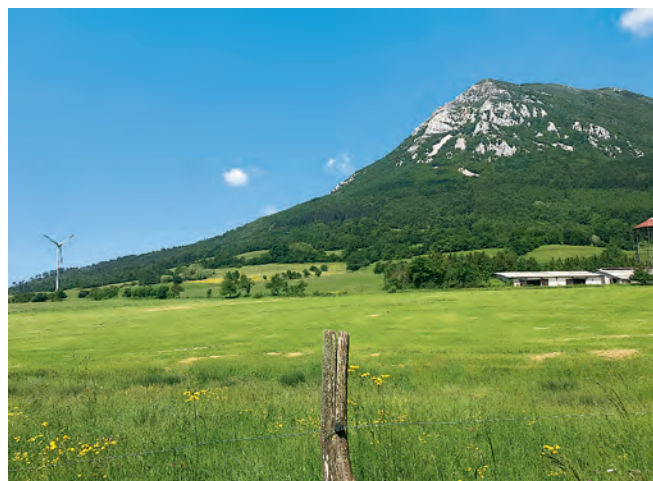
Nanos - Heißer Kakao in der Vojkova Hütte

Da Kroatien trotz Besuch des Kletter-Hotspots Paklenica nicht unser Fall war, machten wir uns auf den Weg zurück in die Berge. Den ersten Zwischenstopp machten wir bei einem Bergzug namens Nanos, der sich zwischen dem südöstlichen Ausläufer der Julischen Alpen, bzw. an der nördlichsten Spitze der Dinarischen Alpen, dem Karst, befindet. Hier steht man auf der Wasserscheide Mittelmeer – Schwarzes Meer. Von Razdrto aus ist der Buckel wegen der prominenten Antennen und seiner exponierten Lage gut zu erkennen, hier findet sich auch der potentielle Startplatz Pleša (1.240 amsl). Für Klet-

ter-affine Leute gibt es einen richtig schönen Aufstieg (strma pot = steile Aufstiegsvariante). Bei Ost- oder Westlagen ist der Nanos mit Sicherheit eine ideale Soaringkante, die jedoch unglaublich starkwindgefährdet ist, da sich zwischen der Hruštica (Birnbaumer Wald) und der südlich gelegenen Postojna Becken eine Düse bildet. Im ganzen Land piff am besagten Tag ein ordentlicher Wind, also machten wir bei knapp 40 km/h Wind einen Startplatz-Check, tranken heißen Kakao in der Hütte, die auch über einen Fahrweg erreichbar ist. Für den Abstieg folgten wir der flacheren Wegvariante (položna pot), die an der im 14. Jahrhundert errichteten Kirche Sv. Jeronim vorbeiführt. >



↑ Schönes Startplatzpanorama mit Blick über die Mittelgebirgslandschaft bis hin zum Meer



← Eine der vielen Landewiesen, wobei man Luv-seitig vom Windrad bleiben sollte.

Fliegerisch ist Pleša unkompliziert. Man kann bis auf Nordwind in jede Richtung von riesigen Wiesen starten, hier herrschen jedoch tendenziell Ostlagen. Landemöglichkeiten gibt es im Tal ebenfalls ausreichend, wobei man auf Stromleitungen und das eine große Windrad achten muss. Nanos ist zwar kein hochfrequentiertes Fluggebiet, aber z.B. auf der Durchreise einen Abstecher wert. Wegen der Anfälligkeit auf starken Wind sollte man sich vorab über die aktuellen Bedingungen erkundigen.

Lepenatka - Wie man zur Attraktion der Dorfkneipe wird

Let's go Karawanken und Sanntaler Alpen, hieß es, als wir nach einem Bummel durch Ljubljana über den Podlom-Pass aus Kamnik

kommend in Gornji Grad ankamen. Ein Dorf, wo abends der Kirchenchor im alten Benediktiner Kloster probt und die Dorf-männer in der urigen Gaststätte ihren Čviček (Rotwein) trinken. Diese Region ist informationstechnisch suboptimal beschrieben, so dass wir uns zu der trinkenden Gemeinschaft gesellten und slowenische Geburtstagslieder singen lernten. Uns wurde mit allen möglichen Mitteln der Weg zur Lepenatka erklärt, wobei die Teksas Bar im Nachbardorf Nova Štifa unser Startpunkt werden sollte. Am nächsten Morgen standen wir also um 8 Uhr vor der Bar, um uns einen frischen Kaffee zu holen und reichten uns hinter die ersten Kollegen ein, die ihr Frühstücksbier an der Bar bestellten. Man darf hier auch gerne parken und auf den umlie-

genden Wiesen landen, wenn man vorher nett danach fragt. Von da aus startet man Richtung Sägewerk und folgt einem mäßig markierten Weg Richtung Sv. Lenart. Der Weg ist in der Regel mittels gelber Markierungen an Bäumen gekennzeichnet, gefühlt müsste jedoch jede Abzweigung zur Lepenatka oder zum dahinter liegenden Berg Veliki Rogatec führen. Hin und wieder passiert man Bauernhöfe und sogar einen kleinen Skilift, panoramatechnisch sieht man beim Aufstieg jedoch durch den umliegenden dichten Wald recht wenig. Erst 200 Meter unterhalb des Wiesengipfels eröffnet sich einem der Rundumblick. Lepenatka befindet sich nördlich der hügeligen Menina Planina, die ein vorälphisches Karstplateau der Kamniker-Savinjer Alpen ist. Im Westen hat man



↑ In der verträumten Mittelgebirgslandschaft findet man die wunderbare Lepenatka, die auch im Winter ein H&F-Ziel ist.



↑ Landen hinter der Teksas-Bar, wo die Dorftrinker nur darauf warten, Fremde auf ein Laško (slowenisches Bier) einzuladen.

Ausblick zur Velika Planina, wo man u.a. mit Gondelunterstützung zu gut frequentierten Startplätzen für Gleitschirmflieger kommt. Im Nordwesten hingegen erkennt man die Spitze der Ojstrica. Streift der Blick Richtung Osten, sieht man auf den Hauptkamm der Karawanken und kann ein weiteres Fluggebiet namens Golte nur erahnen, da der Veliki Rogatec den Blick versperrt.

Die Wetterlage Ende Mai war weiterhin sehr labil und wir standen am Gipfel (1.425 amsl) bereits an bzw. teilweise in der Wolkenbasis. Also zögerten wir nicht lange und machten uns startbereit, um böse-nasse Überraschungen in der Luft zu vermeiden. Wir hatten leichten Hangaufwind aus Südost, wobei man hier tatsächlich 360 Grad Startmöglichkeiten hätte. D.h. wenn man alternativ aus Luče aufsteigt, kann man bei entsprechendem Wind auch Richtung Norden abfliegen. Man sieht vom SP nicht in das Dreital ein und sollte bei kräftigem Ostwind etwas auf die Fluglinie achten. Auch ohne Thermik reicht der Gleitweg jedoch allemal, um mit rund 200 Metern über Grund ins Tal zu kommen. Im Notfall gibt es in der Hochebene einige Landemöglichkeiten. Nach einer butterweichen Landung bei der Teksas Bar mit leichtem Ost warteten die Frühstücksbierkollegen bereits auf der Terrasse, wo wir umgehend zu frischen Kirschen und wohlverdientem Mittagsbier eingeladen wurden. Lepenatka eignet sich übrigens auch ideal für Winter Hike & Fly oder Ski & Fly.

Zaplata - Ein vermeintlicher Geheimtipp entpuppt sich als Hike & Fly Hotspot

Nach einer erholsamen Nacht am Fuße des Krvavec, der sowohl eine sehr gute Infrastruktur für Gleitschirmflieger als auch die Nutzung eines tiptop-gepflegten Bikeparks bietet, machten wir uns von Preddvor aus auf den Weg zur Gipfelgruppe Zaplata. Der höchste Gipfel namens Srednji Vrh mit knapp 1.853 amsl ist bis zum Grat mit Wiesen bewachsen und eignet sich ausgesprochen gut für Hike & Fly - vorausgesetzt die Wolkenbasis ist hoch genug. Für uns blieb nur die Option, sich in den Hudičev Boršt (slow. Wald des Teufels) zu wagen. Mitten auf dem Grashang ist mysteriöserweise ein bunter

Mischwald entstanden, in dem sich der Teufel versteckt haben soll, sobald die Kirchenglocken von Sv. Jakob läuteten – so zumindest die Legende. Im Wald selbst steht eine schöne kleine Hütte namens Lovska Koča (Jägerhütte) mit Öko-Rindenmulch-Toilette und WLAN, vor deren Tür sich ein perfekter Wiesenstartplatz mit Ausblick ins Savetal befindet. Naiverweise meinten wir, hier niemanden, wenn überhaupt ein Paar Wanderer, anzutreffen. Wie sich herausstellte, trafen wir jedoch ein halbes Dutzend einheimischer Hike & Flyer! So konnten wir bei leichten Ablösungen nach Süden starten und den Abgleiter an einem kahl geschlagenen Vorhügel über Mače mühsam um eine Viertelstunde verlängern. Der offizielle Landeplatz >

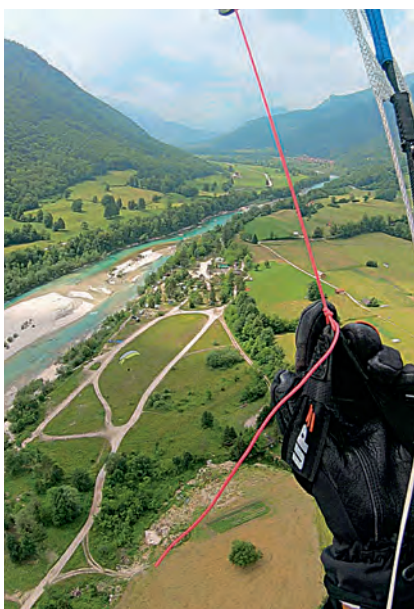


Starten ist von der weiträumigen Wiese kein Problem.



↑ Herrlicher Weitblick ins Dretatal mit idealen Streckenflugmöglichkeiten à la Grappa-Südseite.

befindet sich am Črnava-See, wobei man hier mit einer thermischen Landung und leichtem Lee durch umgebende Bäume rechnen muss. Sofern die Wiesen um Preddvor und Mače gemäht sind, kann man auch dahin ausweichen. Wir wurden von zwei wagemutigen Speedflyern auf ein paar Bier eingeladen und haben noch ein Dutzend Geheimtipps für die Region mit auf den Weg bekommen. Generell bietet die Südseite der Karawanken fliegerisch gute Bedingungen, da die Thermik zur Mittagszeit aus der Laibacher-Ebene in die Berge hochzieht. Obacht sollte man bei Bora/Nordostlagen walten lassen, da im Gegensatz zu z.B. Bassano kein topografischer Vorteil durch ein vor Wind schützendes Hochplateau vorhanden ist.



Mrzli Vrh - Morgenstund hat Gold im Mund

Im Soča-Tal stationierten wir das WoecknAir-Mobil im Camp Gabrje. Von dort aus wollten wir zu einer nahegelegenen Hike & Fly Tour an den Mrzli Vrh aufbrechen. Er lachte uns am Vorabend einfach beim Abendessen an. Es war erneut hohe Gewitterneigung vorhersagt, daher wollten wir so früh wie möglich am Berg sein. Am Mrzli Vrh hatten wir dafür eine sehr gute Ausgangslage, da sich der geplante Startplatz auf der Ost- bis Südost-Flanke befindet. Es gibt mehrere Aufstiegsmöglichkeiten, wobei wir den direkten Weg gewählt haben. Dieser Gipfel scheint nicht wirklich viel begangen zu sein, da das erste Drittel des Weges stark überwuchert

Anzeige

Lieber ein Stück leckeres Rind, als ´ne blöde Kuh!

Wir haben den passenden Tandem-Partner!
Ehrliches Rindfleisch vom Naturbauern.

Bestelle online Dein Wunschfleisch vom Schwarzwald-Rind.
Wir liefern es Dir dann Frei Haus. Guten Appetit!

Familie Hug, Kleintalstraße 40 | 79117 Freiburg | Telefon: 0761 - 6 77 14 | E-Mail: naturbauer@rindfleischausfreiburg.de | www.rindfleischausfreiburg.de



↑ Landen kann man in nächster Nähe zum Reisemobil.

ist. Sobald man auf die breite Forststraße gelangt, die von Zatoľmin den Berg hinaufführt, ist der Aufstieg unproblematisch und eigentlich ganz schön. Nach erfolgreich erklommenen 1.100 Höhenmetern gelangt man zum Grat, der im nördlichen Teil als Freilichtmuseum gestaltet ist. Im ersten Weltkrieg war die Erhebung ein Schlüsselpunkt der österreich-ungarischen Verteidigung des Tolmainer Brückenkopfs und die alte Verteidigungslinie bildet nun einen Rundweg, der über die bewirtschafteten Almen Pretovč und Lapoč führt. Auf dem Weg zum Gipfelkreuz geht man rechter Hand am Startplatz vorbei. Vom Gipfel aus eröffnet sich einem ein wunderschönes Panorama. Am Startplatz findet man eine mäßig geneigte Wiese mit vereinzelt großen Sträuchern und teils aggressiven Ameisen. Gegen halb elf kamen die ersten Ablösungen den Hang herauf, in die wir gerne reingestartet sind (wohl etwas zu früh). Man kann am späteren Vormittag direkt Anschluss finden und mit der großen Masse, die vom Kobala rüber schwappt, in die Höhe steigen. Landen kann man direkt beim Camp Gabrje und bei Bedarf in eine äußerst erfrischende Soča springen.

Blegoš - Die richtige Perspektive ist der Schlüssel zum Erfolg

Wir suchten einen Berg mit fast 360 Grad Startmöglichkeit auf der Karte: Blegoš. Wieso gerade Blegoš? Keine Ahnung, dieselbe Frage habe ich mir beim Aufstieg auch gestellt. Der Startpunkt ist bei Hotalvje mitten im nirgendwo. Man fährt durch den Ort, wenn man

zum Winterskiresort Črni Vrh will. Aber wer fährt da hin? Gerade deswegen sind solche Berge interessant, denn niemand schenkt ihnen Aufmerksamkeit, aber sie sind ein Juwel der Region. Wir parkten beim Marmorbruch oberhalb von Hotalvje und starteten unseren Weg auf der Asphaltstraße Richtung Čabrače. Man kann hier nicht wirklich abkürzen. Nicht weit hinter der Siedlung kommt man zu einem letzten großen Bauernhof und ans Ende der Straße. Der Weg teilt sich laut OSM-Karte, wir haben jedoch nur einen Weg an weidenden Kühen vorbei gefunden. Diesem folgten wir recht steil durch den Wald hinauf, wo es endlich ein wenig schattig und kühler war. Nach etwa 15 Minuten gelangt man zu einer offenen Weide und folgt dem steilen Grat Richtung Prva Ravan wieder durch ein Waldstück. Aus dem Waldweg heraus kommt man auf einen Wirtschaftsweg, diesem ein kurzes Stück entlang folgen und bei dem Denkmal für die Gefallenen des Zweiten Weltkriegs biegt der Weg wieder ab in den Wald. Von hier sind es laut Beschilderung nur noch 35 Minuten bis zum Blegoš. Recht schnell ist man am Grasbuckel und sieht auf dem Weg einige Bunker. Ist man auf der Kuppe angekommen, verschlägt es einem den Atem. Der Rundumblick ist gigantisch. Der Triglav mit seinen Freunden, die Kette der Karawanken mit den Sanntalern zu ihren Füßen und südlich Mittelgebirge soweit das Auge reicht, an guten Tagen kann man bis zum Meer sehen. Selten von so einem guten 360 Grad Panorama gestartet.

Wir hatten an dem Tag eine leichte Nordlage mit ca. 6-9 km/h NW-Wind. >



Mehr **ICARO** Produkte und nähere Informationen zu unserem Produktportfolio findest du auf unserer Webseite



icaro-paragliders.com

Hike & Fly	Pleca	Lepenatka	Zaplata/Hudicev Borst	Mrzli Vrh	Blegos	Potoska Gora
Östliche Kalkalpen	Karst	Kamniker-Savinjer Alpen	Kamniker-Savinjer Alpen	Julische Alpen	Kamniker-Savinjer Alpen	Kamniker-Savinjer Alpen
Wind	W-S-O	S-SO	S	O-SO	NO über S bis NW	S
Talort	Razdrto	Nova Cifta	Preddvor	Gabrje	Hotalvje	Preddvor
GPS (Berg)	45.770886, 14.053511	46.310107 14.740561	46.328535 14.441241	46.218224 13.697457	46.164599 14.113503	46.312307 14.454653
GPS (Tal)	45.759270 14.062145	46.275769 14.761562	46.304276 14.424714	46.195998 13.697919	46.120596 14.117969	46.304276 14.424714
Höhe Startplatz	1.240 amsl	1.404 amsl	1.307 amsl	1.129 amsl	1.550 amsl	1.166 amsl
Höhenunterschied	655 m	885 m	822 m	970 m	1.108 m	683 amsl
Aufstiegsvarianten	Bei der steilen Variante geht es anfangs steil durch den Wald, wonach es noch luftiger in einem gesicherten Steig zum Ziel geht. Die flachere Variante bietet eine schöne Umrundung des Plateaus durch bunte Wälder an, wobei man die Hütte von Nordwesten aus erreicht.	Mäßig beschilderter Weg und OSM Karten sind nicht auf dem neusten Stand. Man folgt im Idealfall den gelben Wegmarkierungen Richtung Sv. Lenart und später zum Veliki Rogatec.	Entweder parkt man in Preddvor oder direkt beim Wanderparkplatz des Sredni Vrh, von da aus folgt man einem gut beschilderten Weg Richtung Berghütte.	Seiten begangen und deswegen im unteren Teil verwachsener Pfad, der an einem versteckten Wasserfall vorbeiführt.	Man parkt in Hotalvje beim Marmorbruch und geht Richtung Norden - der Weg ist gut ausgeschildert und unter Einheimischen ist der Berg gut bekannt.	Vom Crnava See ausgehend führen nordöstlich fast alle Wege zur Potočka Gora. Auf dem Berg sind viele Privathütten, wo man ggf. nach der Richtung fragen.
Startplatz	Schöne Wiesenstartplätze mit mäßiger Neigung	Toller Wiesenstartplatz	Perfekter Wiesenstartplatz	Steilere Wiese mit hohem Gras im Frühjahr und teils stacheligen Büschen. Obacht vor Killer-Ameisen.	360 Grad Panorama und bis auf N große flache Wiese.	Steile Startwiese ohne Hindernisse, die teils gemäht wird.
Flughinweise	Starkwind gefährdet	Langer Gleitflug ins Tal, ist jedoch für alle Gleitschirmtypen unproblematisch	Südalpenrand-Feeling	Flug ist vormittags unproblematisch. Bei reinem Südwind/ab Mittag muss man ab mit Seitenwind rechnen.	Ausgangspunkt für Streckenflüge oder als Brotzeit-Toplandung auf dem Weg.	Südseiten Fliegerei mit perfekten Bedingungen für späte Abendflüge.
Landeplatz	Sehr viele Wiesen in der Nähe vom Parkplatz.	Sehr große Wiese direkt an der Teksas Bar (Parkplatz).	Wiese am See thermisch aktiv, wegen der Bäume auch je nach Wind Lee. Daneben überall große Wiesen.	Thermik in der Mittagszeit. Aber ansonsten überall im Tal sehr große schöne Wiesen (sehr gutes Streckenfluggebiet).	Thermik in der Mittagszeit. Ansonsten viele Wiesen im Tal.	siehe Zaplata
Talwind	Östlich, siehe Windrad am am Parkplatz	östliche Richtung	Südwind	Südlich	Südlich	Südlich

Weitere Infos und den ausführlichen Bericht gibt es auf www.woecknair.de.

Anzeigen



PARAGLIDING & ADVENTURE

FLY ZONE

SLOVENIA

www.paragliding-adventure.com

PARATAXI +386-41-810999
Bed & Breakfast +386-31-212286
Čiginj 57g, 5220 Tolmin
(Wolfgang)

SKYTRAXX



www.skytraxx.eu



Man kann vom Wiesenbuckel problemlos von NW über S bis O starten, reiner Nordwind ist etwas tricky und nur mit mehr Wind machbar. Da es jedoch schon stark thermisch war, war jetzt zur frühen Mittagszeit die Startrichtung der Wahl gegen SO. Der Startplatz ist oberflächentechnisch super, teilweise jedoch etwas flach, kein Problem, wenn man in eine stärkere Ablösung reinstartet. Während unserer Startvorbereitungen landete ein Flieger Top, der beim Stari Vrh gestartet war - einem gut frequentierten Flieger-Berg mit Gondelanbindung. Das Aufdrehen vom Blegoš war einfacher als gedacht. Oberhalb des Startplatzes bildeten sich langsam dicke Quellwolken, also ging es eigentlich überall hoch. Die leicht mit Nordwind durchsetzte Thermik war in unserem Fall äußerst kräftig, aber noch gut fliegar. Von hier aus kann man die Ridge bis zum Porezen abfliegen, und weiter zur Črna Gora. Wer keinen Stress mit Rückholung hat, für den ist es nur noch ein Katzensprung über den Wocheiner See, um am Triglav aufzudrehen. Wie > unauffällig der Blegoš auf der Karte auch wirken mag, es ist ein TOP-Ausgangspunkt für Streckenflüge und zeitgleich ein Panoramaflug für Genießer. Der Rückflug zum Landeplatz ist auch ohne Thermik bei einer Höhendifferenz von >1.000 m kein Problem. Bei unserer Landung am Marmorbruch hatten wir Nordwind (entgegen der Erwartung!), während im Poljanska Sora Tal (Hotalvje) Talwind aus klassisch Ost herrschte. Auch an stark thermischen Tagen entwickelt sich hier durch den ungleichmäßigen Talverlauf von Škofja Loka nur ein leichter bis mäßiger Talwind. Es gibt viele Windanzeiger im Tal und die Landung ist im Sommer thermisch, aber unproblematisch.



↑ Starten und auch Top-Landen ist am Blegoš kein Problem. Wer auf Streckenjagd geht, ist hier auch genau richtig. In den umliegenden Tälern gibt es genug Möglichkeiten zur sicheren Landung.

Na Potoška Gora - Statt Sandmännchen knackige Thermik

Auf den Berg gibt es laut OSM-Karten ca. 10 Wege, in Wirklichkeit sind es weitaus mehr. Die Beschilderung ist mäßig und wir haben einfach am Parkplatz beim Črnavá See geparkt und uns stets nordöstlich gehalten. Wer die schmalen Pfade bevorzugt, kommt schneller ans Ziel. Wir sprinteten in einer knappen Stunde bei abartiger Hitze den Berg hoch und trafen endlich auf eine kleine Hütte, von der wir einem Weg parallel zum Hang folgten, der sehr flach ca. 300 (Strecken-)Meter in den Wald führte. Nach einem scharfen Knick und einem weiteren Stück bergauf, kamen wir wieder zu einer der zahlreichen typisch slowenischen Berghütten. Am oberen Ende der recht steilen Wiese ist eine Windfahne platziert. Im mittleren Teil war sogar ein Stück Wiese gemäht, sodass wir bequemerweise von dort starteten. Kurz vor halb sieben Uhr abends kam immer noch kräftige Thermik den Hang hoch, weit

weg im Mittelgebirge waren die prominenten Ambosse zu sehen und wir konnten noch bis knapp unter 2.000 amsl aufdrehen.

Die Luft war im oberen Teil zwar mit Nordwind durchsetzt, aber fliegerisch war das immer noch im akzeptablen Rahmen. Alles in allem ist die Südseite wie das Bassano Sloweniens. Gefühlt geht es immer und bei jedem Wind, denn der kommt von vorne. Perfekt für ein Hike & Fly am Abend mit leicht thermisch aktivem Landeplatz direkt am Črnavá See, wo man zur Abkühlung gleich reinspringen kann.

Fazit

Die Slowenen haben die Lebensfreude der Italiener und eine gewisse ungarisch-anmutende Melancholie inne. Die Hauptstadt Ljubljana erinnert an die Wiener Kaffeehauskultur, während die Berge sich sowohl in einer grün-malerischen Almlandschaft als auch in schroff-imposanten Gipfeln präsentieren. Auch wenn das Soča-Tal dank ausgezeichneter Infrastruktur bei Fliegern besonders beliebt ist, hat man weiter östlich, wo der Tourismus sich erst langsam entfaltet, weitaus mehr Möglichkeiten und man wird als Fremder besonders herzlich empfangen. Wer also schöne Fluggebiete für jeden Anspruch sucht, der kann hier viel finden. ▢

DHV-SICHERHEITSTEST

LTF A- und B-Gleitschirme

Folge 15 | 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 sowie andere Details sind in diesem Artikel aufgeführt. Das Team des DHV-Referats Sicherheit und Technik hat für die 15. Folge des Sicherheitstests aktuelle LTF A- und B-Schirme am Markt gekauft und intensiv geprüft.

Text: Simon Winkler, Karl Slezak | Fotos: Simon Winkler, Jürgen Kraus

Gerät	Safety Class	Pilotenanforderungen	Gewichtsbereich Getestetes Startgewicht
AIRDESIGN Eazy 2 M LTF A	 2 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 3 Steilspirale	Sicherheitsklasse 3 Pilotenanforderung: Fähigkeiten, die teilweise über das in der Pilotenausbildung Vermittelte hinausgehen. Sicherheitstraining empfehlenswert. Regelmäßige Flugerfahrung.	85-105 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus
UP PARAGLIDERS Ascent 4 M LTF A	 1 Seitliche Einklapper 2 Frontale Einklapper 2 Steilspirale	Sicherheitsklasse 2 Pilotenanforderung: Fähigkeiten, die in der Flugausbildung vermittelt werden. Flugerfahrung nach Ausbildungsende.	80-110 kg 95 kg Winkler 105 kg Kraus

Seit 07. August 2018 ist die überarbeitete Version des Testpilotenhandbuchs gültig. Die Änderungen umfassen eine Aktualisierung des verwendeten Testgurtzeugs sowie die Mitaufnahme eines neuen Testpiloten. Außerdem wurde eine Schutzklausel für die Testpiloten aufgenommen. Ist die Sicherheit des Piloten gefährdet, darf dieser das Manöver in Zukunft nicht mehr wiederholen. Das neue Handbuch findet ihr unter folgendem Link:

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/aktuell_zu_halten/Sicherheit/sicherheitstests/handbuch_testpiloten.pdf

So wird getestet

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 Class 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 ausgeführt, wie es das am Untersegel markierte Messfeld erlaubt. 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 Frontklappen 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 Frontklappen (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 umfassend ermittelt werden, um mögliche Schwachpunkte zu erkennen.

Dokumentation und Auswertung:

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 Class 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.

DHV SAFETY-CLASS TEAM



Karl Slezak

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



Simon Winkler

- Testpilot SafetyClass 88-95 kg
- Datenauswertung und Testbericht
- Gleitschirmflieger seit 2003
- Fluglehrer seit 2010
- Acro-PWC Teilnahme seit 2010 (#10 CIVL World Ranking 2016)
- DHV-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 SafetyClass 100-110 kg
- Gleitschirmflieger seit 1986
- Drachenflieger seit 1988
- Fluglehrer seit 1989
- Prüfer
- DHV-Sicherheitstrainer seit 2012 (ca. 14 Trainings pro Jahr)
- Mitbegründer Skywalk Paragliders
- Ehem. Testpilot bei namhaften Herstellern

Seitliche Einklapper

AIRDESIGN Eazy 2 M	Höhenverlust in m	Nickwinkel in °	Max. Nickwinkelgeschw. in °/Sek.	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-33	-55	70	<2,5	180	-11	verzögert	2
beschleunigt	-39	-60	90	<2,5	180	-14	moderat	2



Seitlicher Einklapper unbeschleunigt

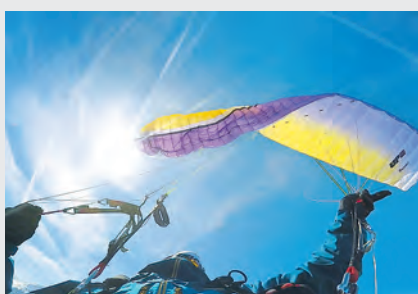


Seitlicher Einklapper vollbeschleunigt

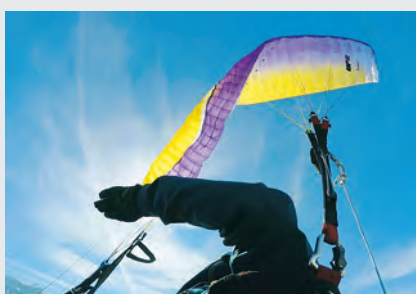
Unbeschleunigt nickte der Schirm nach simulierten Einklappen maximal 55° vor und war nach 90° Wegdrehen komplett geöffnet. Insgesamt drehte der Schirm verzögert maximal 180° weg.

Beschleunigt erfolgte das Vornicken und Wegdrehen schneller. Hier war das Vornicken häufig knapp unter 60° und somit an der Grenze zur nächst höheren Einstufung Safety Class 4. Die Öffnung erfolgte allgemein schnell und ohne Aufschmalzen.

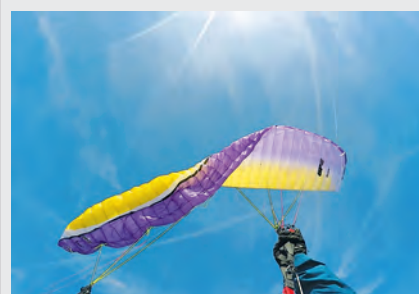
UP PARAGLIDERS Ascent 4 M	Höhenverlust in m	Nickwinkel in °	Max. Nickwinkelgeschw. in °/Sek.	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-25	-45	55	<2,5	90	-8	verzögert	1
beschleunigt	-29	-45	75	<2,5	90	-10	verzögert	1



Seitlicher Einklapper unbeschleunigt



Flächentiefe seitliche Einklapper waren unbeschleunigt nur mit 2 Händen möglich.



Seitlicher Einklapper vollbeschleunigt

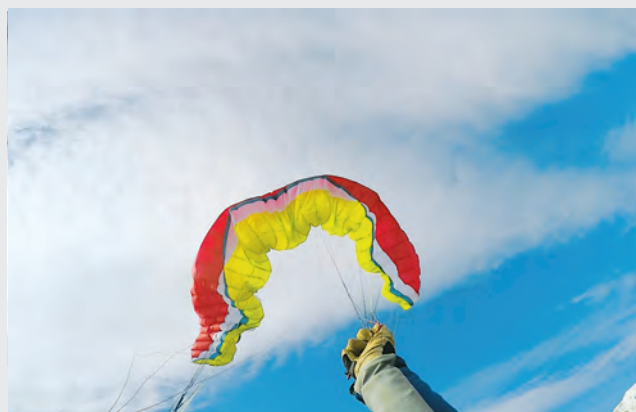
Die Reaktionen auf seitliche Einklapper zeigten wenig Dynamik und waren allgemein sehr gutmütig. Unbeschleunigt ließ sich der Schirm an die große Messfeldgrenze klappen. Flächentiefe waren die Klapper erst nach einer Einleitung mit Spezialtechnik über 2 Hände möglich. Der Schirm nickte dabei maximal 45° vor. Der Schirm drehte insgesamt nur 90° weg und war ebenfalls nach 90° wieder komplett geöffnet. Beschleunigt erfolgte das Wegdrehen etwas zügiger. Der Vornickwinkel betrug auch hier nur 45° und das Wegdrehen lag bei maximal 90°. Der Höhenverlust lag bei unter 30 m. Somit entsprach das Geräteverhalten der gutmütigsten Bewertung der Safety Class 1. Der Schirm klappte sehr weich und öffnete stets Zelle für Zelle.

Frontale Einklapper

AIRDESIGN Eazy 2 M	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-44	30-45	30-45	0	-9	3
beschleunigt	-49	30-45	30-45	0	-11	3



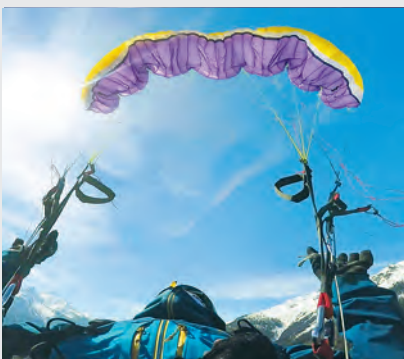
Frontklapper unbeschleunigt



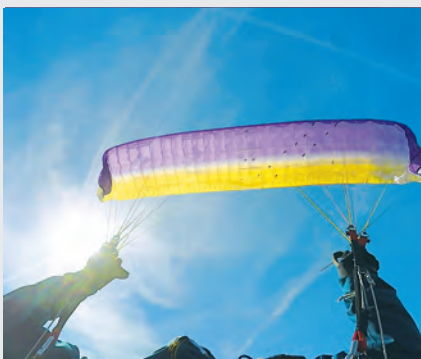
Frontklapper vollbeschleunigt

Die Reaktionen auf frontale Einklapper zeigten wenig Dynamik und waren allgemein sehr gutmütig. Der Schirm öffnete zügig von der Mitte beginnend und fuhr sofort an. Je größer die Einklapptiefe desto schneller war die Öffnung. Dennoch war der Höhenverlust markant, was am Ende zur Safety Class 3 Bewertung führte.

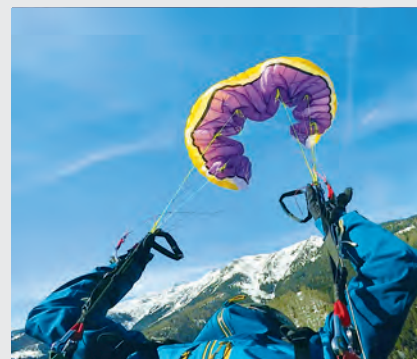
UP PARAGLIDERS ASCENT 4 M	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	-39	45-60	30-45	0	-7	2
beschleunigt	-39	45-60	30-45	0	-7	2



Frontales Einklappen unbeschleunigt



Nachsacken beim Öffnen.



Frontales Einklappen vollbeschleunigt

Die Reaktionen auf frontale Einklapper zeigten wenig Dynamik und waren allgemein sehr gutmütig. Der Schirm öffnete zügig selbst bei flächentiefern Einklappen. Im unteren Gewichtsbereich öffnete die Mitte zuerst und die Ohren leicht verzögert. Dadurch kam es zu einem Nachsacken und somit einem stärkeren Höhenverlust.

Steilspirale

Gerät	Max. G-Last in G	Vsink nach 720° in m/s	Vsink maximal in m/s	Verhalten nach Freigeben der Bremsen in m/s	Nachdrehen in °	Höhenverlust für Ausleitung in m	Note
AIRDESIGN Eazy 2 M	4	-18	-21	<3	360-540	60	3
UP PARAGLIDERS Ascent 4 M	3,5	-14	-18	<6	180	60	2

Steuerverhalten

AIRDESIGN – Eazy 2 M

Charakteristik	gedämpft	gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	ausgewogen bis wendig	wendig	wendig bis dynamisch	dynamisch		
Steuerweg bis Strömungsabriss	50 cm	55 cm	60 cm	65 cm	70 cm	75 cm	80 cm	85 cm	90 cm
Steuerdruckzunahme	nicht spürbar			spürbar		deutlich spürbar			
Strömungsabrisstoleranz	gering			mittel			hoch		
Strömungsabriss-Ankündigung	ohne		kurz, spürbar		deutlich		lang		

UP PARAGLIDERS – Ascent 4 M

Charakteristik	gedämpft	gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	ausgewogen bis wendig	wendig	wendig bis dynamisch	dynamisch		
Steuerweg bis Strömungsabriss	50 cm	55 cm	60 cm	65 cm	70 cm	75 cm	80 cm	85 cm	90 cm
Steuerdruckzunahme	nicht spürbar			spürbar		deutlich spürbar			
Strömungsabrisstoleranz	gering			mittel			hoch		
Strömungsabriss-Ankündigung	ohne		kurz, spürbar		deutlich		lang		



EMOTION 3 – Bereits
weit über **100'000**
störungsfreie Flüge.



GRÖSSE XL BIS 150KG
STARTGEWICHT MIT
TANDEMZULASSUNG

LTF/EN A
emotion 3

**WIR HABEN DIE SICHERHEIT
WEITERENTWICKELT,
DAMIT DU DICH SICHER
WEITERENTWICKELN
KANNST.**



MIT SICHERHEIT MEHR SPASS

mehr Handling, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mit deutlich weniger Stress.
Der EMOTION 3 bietet dir Sicherheit der neuesten Generation. Er zeigt Thermik sehr gut an und lässt sich selbst von größeren Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen. Ausgestattet ist das Startwunder mit einem sportlichen Handling und mit dem derzeit höchsten Sicherheitslevel **DHV Safety Class 2**.

Weitere Informationen unter: www.u-turn.de





GLEITSCHIRME



GURTZEUGE



RETTUNGSSYSTEME



ZUBEHÖR

fly it your way

Start- und Flugverhalten

AIRDESIGN Eazy 2 M

STARTVERHALTEN

Startvorbereitung:

Die Startvorbereitungen des AIRDESIGN Eazy 2 M waren einfach. Die Tragegurte ermöglichten ein übersichtliches Sortieren sowie einfaches Einhängen. Die farblich getrennten Einhängeschlaufen verringerten die Gefahr von verdrehtem Einhängen und sorgten für mehr Orientierung.

Start:

Der Start war vorwärts- und rückwärtsaufgezogen durchschnittlich. Nach dem Anfangsimpuls stieg die Kappe selbstständig nach oben. Dabei richtete sich die Kappe gerne gegen den Wind aus. In bewegter Luft am Startplatz benötigte dies einen aktiv stabilisierenden Piloten. Beim Groundhandling tendierte der Schirm zum Gieren um die Hochachse. Das gute Ansprechen der Steuerleinen erleichterte die Kontrolle am Boden. Die Kontroll- und Abhephase waren einfach.

FLUGVERHALTEN

Flug und Handling:

Die Kappe des AIRDESIGN Eazy 2 M war weich, arbeitet aber kaum in sich. Der Steuerdruck war moderat-hoch. Aufwinde und Turbulenzen zeigte der Schirm deutlich über Steuerdruckänderungen an. Die Tragegurte vermittelten viel Stabilität, denn der Schirm hebelte kaum am Gurtzeug. Die Gewichtssteuerung war gedämpft. Das Handling über die Steuerleinen war für diese Klasse sehr wendig. Schräglagensteuerung war stufenlos möglich. In stärkerer Thermik tendierte der Schirm etwas zum Hebeln. Allgemein machte der Schirm einen eher schnellen Eindruck, was vor allem in Gegenwindssituationen positiv ist.

Strömungsabriss:

Der Schirm besaß einen Leerweg von 15 cm und einen effektiven Steuerweg von 74 cm. Der Steuerdruck nahm zum Abriss hin deutlich spürbar zu. Beidseitig riss die Strömung nach langer Ankündigung verzögert ab. Der Schirm kippte dabei wenig nach hinten. Deutliches Lösen der Steuerleinen ließ den Schirm zügig wieder anfahren. Einseitig trat der Strömungsabriss verzögert auf. Der Strömungsabriss selbst erfolgte mit verzögertem Negativdrehen, da sich der Flügel zusätzlich verbog. Sackflug leitete der Schirm zügig und selbstständig aus, jedoch mussten die Steuerleinen dafür weit nach oben geführt werden.

Steilspirale:

Durch das wendige Handling ließ sich der Schirm zügig in die Spirale steuern. Hier erreichte der Schirm maximal 18 m/s Sinken. Nach dem Freigeben der Steuerleinen erhöhte sich die Sinkgeschwindigkeit kurz auf 19 m/s. Anschließend leitete der Schirm innerhalb von 540° nach dem Freigeben der Steuerleinen selbstständig aus.

Ohrenanlegen:

Problemlos

B-Stall:

Problemlos

Fullstall:

Einfach durchführbar. Ein halbe Wicklung der Steuerleinen erleichterte die Kontrolle im Flyback.

UP Paragliders Ascent 4 M

STARTVERHALTEN

Startvorbereitung:

Die Startvorbereitungen des UP ASCENT 4 M waren einfach. Die Tragegurte waren sehr steif und ermöglichten ein über-sichtliches Sortieren sowie einfaches Einhängen. Durch die langen Stammleinen und sehr kurzen Galerieleinen war das Sortieren einfach. Lediglich die Galerieleinen der C-Ebene brauchten etwas mehr Aufmerksamkeit.

Start:

Der Start war vorwärts- und rückwärtsaufgezogen einfach. Nach dem Anfangsimpuls stieg die Kappe spurtreu nach oben. Die Kappe benötigte dabei leichte, aber kontinuierliche Unterstützung über die A-Leinen. Die Stabilisierungs- und Kontrollphase war einfach. Die Bremsstellung war in diesen Phasen aufgrund des langen Leerweges etwas tiefer. Die Abhebegeschwindigkeit war gering.

FLUGVERHALTEN

Flug und Handling:

Die Kappe des UP ASCENT 4 M war weich und arbeitete leicht in sich. Dies war nur visuell wahrnehmbar und störte das Fluggefühl nicht. Der Steuerdruck war moderat. Aufwinde und Turbulenzen zeigte der Schirm deutlich über Steuerdruckänderungen an. Das Handling war gedämpft. Der Schirm drehte eher flach und nahm nur mit der Standardkurventechnik (deutliches Freigeben der Außenbremse und Gewichtsverlagerung) sowie durch Lösen & Nachziehen der Innenbremse deutlich Schräglage auf. Einmal Schräglage aufgenommen, ließ sich diese präzise, auch in der Thermik, variieren. Bei der Kurveneinleitung sollte auf die korrekte Technik geachtet werden, um durch die Flachdreh-Eigenschaften keinen Strömungsabriss zu provozieren. In turbulenten oder windigen Bedingungen neigt der Schirm stark zum Hebeln und Schieben. Hier wirkt sich das gedämpfte Handling negativ aus. Der Schirm ist perfekt für den Übungshang, erste Flüge in der Schulung und für Flüge in ruhigen Bedingungen. Aus den Testflügen ging hervor dass der Schirm bei Flügen in Aufwinden im oberen Gewichtsbereich angenehmer zu fliegen ist. Allgemein fliegt der Schirm eher langsam und kommt nur schwer gegen den Wind an. Diese Flugeigenschaften wirken sich jedoch positiv auf das Einklappverhalten aus.

Strömungsabriss:

Der Schirm besaß einen Leerweg von 20 cm und einen effektiven, eher kurzen Steuerweg von 60 cm. Der Steuerdruck nahm zum Abriss hin nur leicht spürbar zu. Beidseitig riss die Strömung nach kurzer Ankündigung gleichmäßig über die gesamte Spannweite schleichend ab. Der Schirm kippte dabei wenig nach hinten. Leichtes Lösen der Steuerleinen ließ den Schirm zügig wieder anfahren. Einseitig riss die Strömung ohne große Ankündigung zügig über die gesamte Halbspannweite ab. Der Strömungsabriss selbst erfolgte mit zügigem Negativdrehen ohne vorausgehende visuelle Anzeichen. Sackflug leitete der Schirm zügig und selbstständig aus.

Steitspirale:

Trotz der geringen Dynamik im Extremflugverhalten ließ sich der Schirm einfach in die Spirale bringen. Die maximalen Sinkwerte waren 18 m/s bei geringen 3G Fliehkraft.

Ohrenanlegen:

Problemlos

B-Stall:

Problemlos

Fullstall:

Aufgrund des langen Leerweges der Steuerleinen war der Stall mit einer halben Wicklung kontrollierter zu fliegen. Der Flyback war gut zu finden.

Perfektionsurlaub Namibia



1st Class
Paragliding
★★★★★

Der schönste Playground der Welt!

Flugsafari Namibia

Groundhandling

Dünensoaring

25 Jahre Erfahrung in Namibia



Flugschule
Sky Club Austria
www.skyclub-austria.at

PREISE je Kategorie HG und GS

1. Platz: 250 Euro

2. Platz: 150 Euro

3. Platz: 100 Euro

Die Sieger werden im DHV-info abgedruckt

Schickt uns euer schönsten Bild vom
Gleitschirm- und Drachenfliegen!
Fangt mit eurer Kamera außergewöhnliche Situationen,
dramatische Perspektiven und Stimmungen ein, die Lust
machen auf Fliegen und Freiheit.

NEU!
ABSTIMMUNG
PER FACEBOOK

FOTOWETTBEWERB 2018 **AUSSCHREIBUNG**

NEU!

Die Auswertung der Bilder wird in diesem Jahr die Facebook Gemeinde übernehmen. Nach Einsendeschluss werden die Bilder bei Facebook veröffentlicht.

Die Abstimmung erfolgt per Likes 
ab 4.12., 17 Uhr – Deadline: 11.12., 17 Uhr

KRITERIEN

Teilnahmeberechtigt sind ausschließlich DHV-Mitglieder.
Profi-Fotografen sind ausgeschlossen.
Pro Mitglied ist eine Bilddatei erlaubt.

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 Verzerrungen enthalten.
- Die Datei muss im RGB-Modus als JPEG-Format abgespeichert sein und sollte eine Dateigröße von mind. 5 MB haben.

Sendet bei größeren Dateien (mehr als 10 MB) bitte eine kleinere Ansichtsdarstellung voraus und die große Datei dann mit Wetransfer.

Bitte bezeichnet die Datei wie folgt:

HG_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg

GS_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg

Beispiel: HG_23122_Wallberg.jpg

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 im DHV-Info, auf der DHV-Homepage, sowie bei DHV-Facebook veröffentlicht wird.

Bitte gebt in der Mail als Betreff Fotowettbewerb 2018 und eure Mitgliedsnummer an.

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

EINSENDESCHLUSS

1. Dezember 2018 – 24 Uhr

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet: **foto@dhv.de** und ist von 15. 9. bis 1.12. für euch freigeschaltet.

Gleitschirmreisen

Kenia, Nepal, Namibia, Brasilien, Südafrika,
Kolumbien, Kuba, Argentinien
und 44 mal Europa!



BLUE SKY

FLIEGEN
MIT FREUNDEN

www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



**FLUGSCHULE
CHIEMSEE**
Das kriegst Du nicht überall.

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

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

Performance und Sicherheit

- für Unternehmer
- für Selbständige
(GS-Piloten)



mit dem
Kombi-Training
garantiert
sicherer und besser!

www.oben-bleiben.de

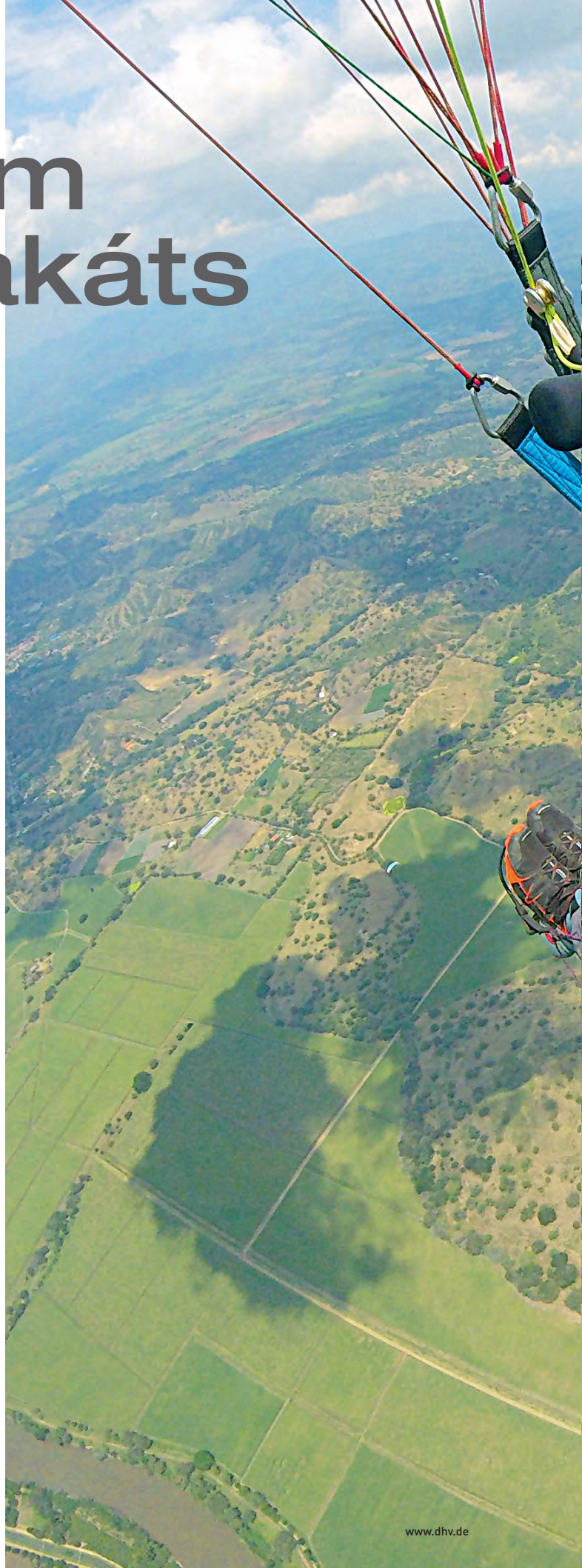
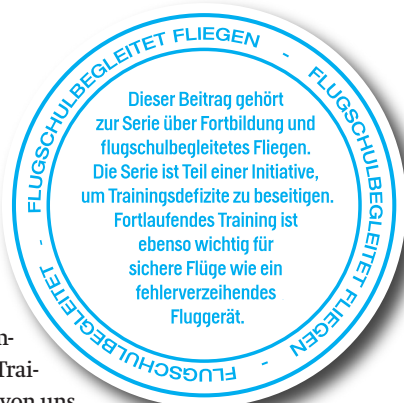
Im Tandem mit Pál Takáts

„Ist das geil! Wenn's gleich losgeht, haben wir die beste Startposition.“ Pál ist schon jetzt absolut euphorisch. Vom Start weg hat er uns perfekt an der Luv-Seite einer schön aufbauenden Wolke eingeparkt. Mit dutzenden anderen Schirmen kreisen wir im Pulk über dem Startplatz El Pico. Maximal hoch und direkt in Abflugrichtung. Als die letzten Sekunden bis zum Start herunterticken, gleiten wir schon zum südlichen Rand des Startzylinders, in Richtung des ersten Wendepunkts.

Text: Björn Henke

Februar im Cauca-Tal in Kolumbien. Eigentlich sind wir zum Solofliegen hier, zusammen mit der Norddeutschen Gleitschirmschule und Performance-Trainer Christoph Burger. Drei von uns konnten einem extrem seltenen Angebot aber nicht widerstehen: Tandemfliegen mit Pál Takáts, einem der besten Streckenflieger der Welt. Im Wettkampf! In einem der zuverlässigsten XC-Reviere, die dieser Planet im Februar zu bieten hat. Der gebürtige Ungar kommt schon seit Jahren im Winter hierher und ist gerade dabei, sich mit seiner Freundin Moni ein kolumbianisches Winternest zu bauen. Mit privatem Startplatz direkt im Fluggebiet Piedechinche, nordöstlich von Cali.

Meine letzte Erfahrung als Passagier stammt noch aus Fußgänger-Zeiten. Seit langem hatte ich auf die Chance gewartet, endlich einmal bei einem richtigen Könnertandem mitzuflogen. Dagmar: „Es war die einmalige Gelegenheit, mit einem Spitzenpiloten Wettkampf zu fliegen. Und wir wollten den Task gewinnen.“ Diego legt Wert darauf, dass wir drei nicht nur lernwillige Schüler und Passagiere waren, sondern eigentlich Co-Piloten: „Gleich nach dem Start konnte ich die Steuerleinen übernehmen und im Startzylinder zusammen mit den bereits dort kreisenden Piloten in die Thermik eindrehen, während >





Auf Kurs Richtung Obando
mitten über dem Cauca-Tal.
Auch im Wettkampf nimmt
sich Pál die Zeit für ein
Erinnerungsfoto.



↑ Páls eigener Startplatz
direkt vor dem Haus

Pál hinter meinem Rücken sein improvisiertes Cockpit fertig machte. Da Pál nach vorne nur schlechte Sicht hatte, war es während des gesamten Flugs von gut dreieinhalb Stunden meine Aufgabe, den Luftraum vor uns zu beobachten und Pál über Piloten vor uns zu informieren.“

Für mich selbst gab es direkt auf den ersten Kilometern nach dem Start die beruhigende Erkenntnis: Der erfahrene und erfolgreiche Wettkämpfer ist auch nur ein Mensch. Wer vorneweg fliegt, hat nur wenige Dummies vor sich und muss selbst entscheiden. „Nicht, dass wir jetzt hier unsere gute Ausgangsposition verspielen“, höre ich Pál zweifelnd von hinten. Zwei, dreimal entscheidet er sich über dem zerklüfteten Untergrund um - zwischen einem oberen und einem unteren Grat. Kenne ich irgendwoher, denke ich. Der Unterschied: Am Ende findet er genau den Bart, den er braucht. Zieht direkt zum Steigkern und macht im Kreisen viel schneller Höhe gut als die Konkurrenz in der nächsten Thermik weiter bergauf. Jetzt sind wir die Dummies und können sehen, wie die Nachzügler im Feld Kurs nehmen auf den Bart, den Pál markiert hat.

„Jetzt schauen wir vor allem nach diesen kleinen Fetzen“, ruft mir mein Pilot zu und deutet über meine Schulter nach vorne, wo

sich der Hauch eines Wölkchens kräuselt. Im Geradeausflug sehen wir, dass uns die Suche nach der ersten Thermik tatsächlich Plätze gekostet hat. „Das hat aber auch seinen Vorteil, meint Pál“, als wir unter der dichten Wolkendecke mit Vollgas Richtung Süden rauschen. „Jetzt zeigen uns die Anden an, wo es rauf und runter geht.“ In seichten, lang gezogenen S-Kurven navigiert Pál unser Tandem immer direkt unter der Wolkendecke. Unglaublich: Über Kilometer verlieren wir bis zum ersten Wendepunkt kaum Höhe. Nur ganz kurz nimmt er beim Anflug auf den Zylinder den Trimmer raus und dreht dann, sobald das Signal von seinem Instrument ertönt, sofort ein.

Kurbeln wird überbewertet

„Wahnsinn, wie selten du eindrehst“, rufe ich ungefähr nach einer Stunde über meine Schulter nach hinten. „Jaaaa“, kommt von hinten die Antwort, in der man das Grinsen regelrecht hören kann, „wir wollen ja schließlich schnell fliegen.“ Wollen kann man viel, denke ich mir. Können ist das Problem. Mit dieser Strategie machen wir jedenfalls erkennbar Boden gut. Vor uns verteilt sich das restliche Feld auf zwei Linien und wir können schon von Weitem gut sehen, auf welcher Spur es zuverlässiger hochgeht.



↑ Mit Freundin Moni auf der Baustelle

„Na, das ist nichts“, meint Pál enttäuscht, als die angepeilte Thermik gerade mal zwei Meter Auftrieb liefert. „Das hält uns nur auf.“ Schnell unter die erste richtig große Wolke dieses Tages in der Ebene. Darunter tummeln sich schon mehrere Kontrahenten auf der Suche nach dem besten Steigkern. Zielstrebig fliegt Pál an mehreren von ihnen vorbei und ignoriert dabei das schrille Piepen seines Varios. „Da muss noch mehr sein“, ist er sich sicher, immer mit dem Blick nach oben an die Basis. „Ich bin noch nicht zufrieden.“ Wie mit einer Wüschelrute bringt er uns tatsächlich in ein mächtiges Aufwindband an der Luv-Seite des Cumulanten. „Jaaaa, das ist es!“ Mit entschlossenen Steuerbewegungen kurbelt Pál uns in wenigen Umdrehungen endlich wieder zurück an die Basis.

Faszinierend und lehrreich

Genau diese flugtaktischen Entscheidungen hinterlassen auch bei Diego die tiefsten Spuren: „Beeindruckend war für mich das konsequente Fliegen mit Beschleuniger-Einsatz“, sagt der erfahrene Pilot aus Hannover. „Pál erklärte, dass es im Wettbewerb so sein muss. Nach jedem Verlassen der Thermik kam der Beschleuniger sofort zum Einsatz. Und das Tandem ist dabei permanent min-



↑ Das Cauca-Tal bietet eine perfekte Mischung aus Berg- und Flachlandfliegen. Ein Paradies für alle, die ihren fliegerischen Horizont erweitern wollen.

destens 6 bis 8 km/h schneller geflogen, als ich es von meinem eigenen Flügel kenne.“ Auch für mich waren die Kennzahlen meines Fluges mit Pál völlig unglaublich: Eine Gleitzahl von 28 hatte ich auf meinem Vario jedenfalls noch nie gesehen. Die Auswertung ergab am Ende ein Durchschnittstempo von 38,1 km/h.

Doch auch das gehört zum Wettkampfmodus: Wer nicht (nur) für den Genuss fliegt, sondern für den Platz auf dem Podest, muss bei der Routenwahl manchmal auf Risiko gehen. Auf unserem Kurs Richtung Zarzal hält sich Pál möglichst nah an der Ideallinie, um noch mehr Plätze gut zu machen. Die vielversprechendsten Wolken stehen einige Kilometer westlich von uns. Ein weiter Um-

weg. Über einer Hügelkette, die in den vergangenen Tagen immer zuverlässig abgeliefert hat, ist heute leider gar nichts zu holen. Zusammen mit einem ganzen Schwarm Hochleister müssen wir am Rand eines Zuckerrohrfeldes landen. Nach zweieinhalb Stunden und 65 Kilometern stehen wir wieder am Boden. Gut für mein Gewissen: Im Gespann mit Diego hatte Pál auch am Tag davor eine Außenlandung hingelegt. Fünf Kilometer vor dem Ziel auf einem Stützpunkt der kolumbianischen Armee.

Nur Co-Pilotin Dagmar weiß jetzt, wie sich ein Zieleinflug und sogar ein Sieg anfühlt. Wenn auch nur kurz. „Bei der Landung jubelten wir beide und fielen uns in die Arme. Wir waren sicher, diesen Task haben wir ge-

wonnen. Leider war es „nur“ der zweite Platz. Uns fehlten keine 30 Sekunden. Der letzte Thermikkreis hatte zwar Höhe und Sicherheit gebracht, aber uns den ersten Platz gekostet.“ Insgesamt hat es für Pál bei den Rolda Open 2018 trotzdem für den dritten Platz in der Sportklasse gereicht. Und das am Tandem.

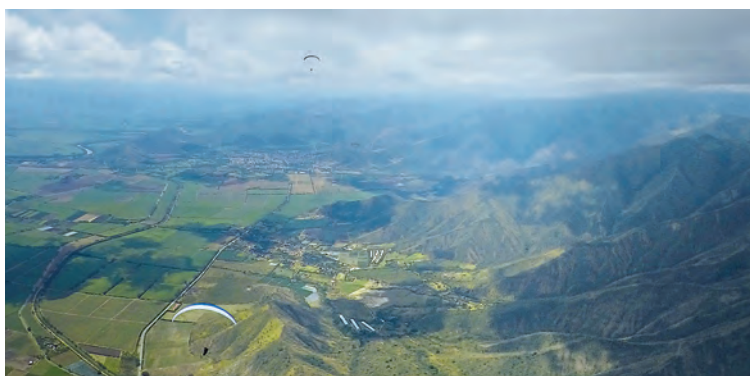
Die Wettkampf-Erfahrung war für uns drei eher das Sahnehäubchen, auch ohne Konkurrenz hätten wir mit Sicherheit viel mitgenommen aus unseren Lehrstunden in Flugtaktik. Pál ist überzeugt davon, dass das direkte Zusammenspiel am Tandem viele Piloten mit XC-Ambitionen extrem voranbringen kann: „Egal, welches Niveau - es gibt immer endlos viel zum Dazulernen. Das ist ja >



↑ Ein erfolgreiches Gespann. Mit Dagmar, der Gründerin der Norddeutschen Gleitschirmschule, hat Pál nur knapp den Tagessieg verpasst.

das Schöne beim Fliegen! Die Rückmeldungen von meinen Passagieren waren sehr positiv, sie haben alle davon profitieren können. Die meisten haben die gelernten Sachen bei ihrem nächsten Soloflug bereits umgesetzt und Fortschritte in Flugstil, Denkweise und Strategie feststellen können. Normalerweise muss man die neuen Infos erstmal verdauen und darüber schlafen, um alte Angewohnheiten zu ändern. Aber es ist auch schon passiert, dass wir im Flug alte Rätsel gelöst haben und eine Verbesserung war sofort zu merken. “

Ich persönlich musste offenbar anschließend zweimal schlafen. Am Tag nach unserem gemeinsamen Flug stand ich nach einer halben Stunde wieder am Boden. Dann kam das erste flache Dreieck und an Tag drei das erste FAI. Bestimmt alles nur Zufall ;) ▽



↑ Bei den Rolda Open sind neben Profis auch viele ambitionierte Amateure am Start.



Wasserkuppe, 950 m



ADVANCE®



NOVA



TURN



PAPILLON PARAGLIDERS



WoodyValley

Der Weg auf den Fliegerberg lohnt sich!

5x weltweit größter Händler:

Advance (CH) • NOVA (AT) • PAPILLON PARAGLIDERS (D) •
U-Turn (D) • Woody Valley (I)

Europas größter Gleitschirmshop:

1000 qm Ausstellungsfläche, verkaufsoffen
365 Tage im Jahr – auch an Sonn- und Feiertagen!



GLEITSCHIRM-DIREKT.DE
auf der Wasserkuppe

SHOP-HOTLINE:
06654 - 91 90 55

**GLEITSCHIRM
DIREKT®**

GLEITSCHIRM DIREKT GmbH
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
Der Fliegershop auf der Wasserkuppe hat
täglich Mo – So von 9 bis 18 Uhr geöffnet.





Und weg war er...

Aushebeln beim Start mit erhöhter Windgeschwindigkeit beginnt im Kopf und endet mit der Technik.

Text: Simon Winkler

Fotos: Raphaela Haug und Mario Eder

Ich stehe mit dem Rücken zum Abgrund. Die Schuhsohle sucht verzweifelt Halt. Staub wirbelt um meine flatternde Hose. Ein Rauschen geht durch die umliegenden Bäume, die Äste biegen sich im Wind. Er ist stark. Zu stark für mich? Der ausgebreitete Schirm zerrt wie ein Rudel Schlittenhunde, ungeduldig auf den Start. Nur der feste Griff der Steuerleinen hält die Herde windgefüllter Zellen im Zaum. Eine Stimmung, die kaum einer genießen kann. Nur zu gern würde man hier möglichst schnell raus – raus in die sichere Höhe. Dort wo der Wind in den Ästen nicht mehr zu hören ist, wo ich fest im Gurt sitze und von der Kraft des Windes immer höher gezogen werde. Doch kaum lasse ich dem gespannt wartenden Gleitschirm etwas Freiraum, galoppiert er los. Er möchte nach oben. Schnell. Er reißt mich weg. Wie der Fuchsschwanz an der Antenne eines Mantas werde ich hinterher gezogen und befinde mich schlagartig in 2 Metern Höhe überm Startplatz. Ein beherzter Griff in die Steuerleinen bändigt den Schirm und ich komme 10 Meter weiter hinten in Richtung Lee unsanft auf dem Rückenprotektor wieder zurück auf den Boden.

Eine Szene, die sich in vielen Fluggebieten abspielt. Auch wenn

die Schwelle für ein bedrohliches Gefühl für jeden Piloten unterschiedlich hoch liegt – ab einer gewissen Windstärke fühlt sich jeder unwohl. Die Einen fühlen sich wie in der oben beschriebenen Situation schon bei 10-15 km/h Wind – die Anderen erst ab 25 km/h. Doch bedrohlich ist nur das Unbekannte, das, was man nicht kontrollieren kann.

Trainiert man Schritt für Schritt, im sicheren Umfeld, auf einer flachen Wiese und mit der richtigen Technik, dreht sich diese bedrohliche Stimmung in Vorfreude. Vorfreude auf die guten Bedingungen, die einen stundenlang in der Luft halten. Vom Start weg bis zur Landung. So viel zu den Emotionen.

Der häufigste Grund für Fehler in solchen Situationen ist Ungeduld. Man möchte so schnell wie möglich raus aus dem Unwohlsein, am liebsten den Start überspringen und sofort in der Luft sein. Genau diese mentale Einstellung führt zu einer fehlerhaften Flugtechnik, die einen missglückten oder gar gefährlichen Start begünstigt. Denn je stärker der Wind, desto wichtiger die Ruhe.

Nachfolgend werden die häufigsten Fehler beim Hangstart mit starkem Wind, deren Auswirkungen sowie die Lösungen beschrieben.

Fehler 1 | Grundposition



Der Pilot steht aufrecht mit gespannten Leinen vor einer komplett ausgebreiteten Schirmkappe, die sich in der Powerzone befindet. Die Kappe liegt am obersten Punkt des Startplatzes. Der Pilot ist bereit für das Rückwärtsaufziehen.

Was passiert?

Zieht der Pilot den Schirm auf, greift er mit seiner gesamten Fläche in der stärksten Powerzone. Der instabil stehende Pilot hat keine Chance und wird vom Schirm weggezogen

Lösung 1 | Grundposition



Der Pilot steht mit tiefem Schwerpunkt durch gebeugte Knie und Absitzen im Gurtzeug vor einer vorher sortierten Schirmkappe, bei der nur die mittleren Zellen geöffnet und die Leinen gespannt sind. Die Kappe liegt im mittleren bis unteren Drittel des Startplatzes. Der Pilot ist bereit für das Rückwärtsaufziehen.

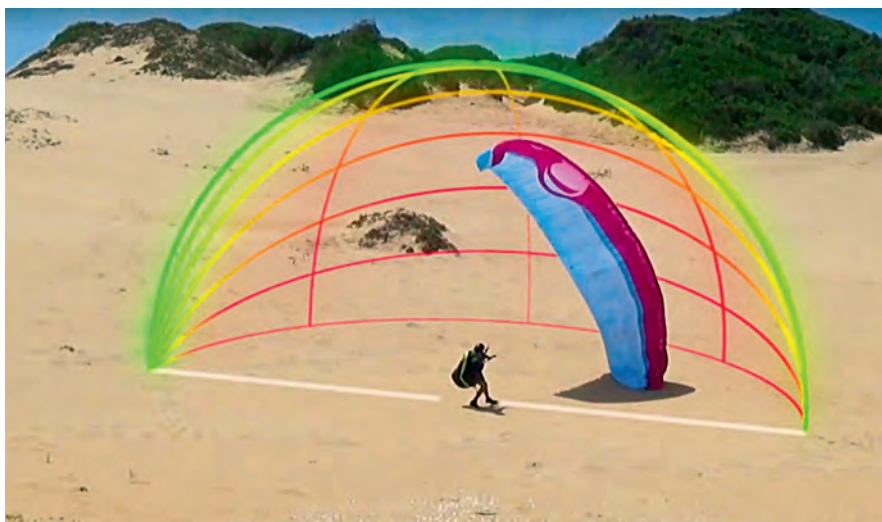
Was ändert sich?

Der Schirm liegt nun in einer schwächeren Powerzone. Er wird deformiert und nicht mit der gesamten Fläche durch die Powerzone geführt. Zusätzlich verhindert das verzögerte Befüllen Auftriebsspitzen, die zum Aushebeln führen.

Neben den häufigsten Fehlern und passenden Lösungen gibt es natürlich noch eine weitestgehend optimale Grundtechnik, hier sagen Bilder mehr als tausend Worte.



Zu sehen auf **youtube**



Fehler 2 | Aufzieh- und Stabilisierungsphase:



Der Pilot zieht den Schirm deutlich über die A-Leinen auf und versucht den Schirm schnell aus der Powerzone über sich zu bringen. Der Pilot geht der Kappe bei etwa 70° mit schnellen Laufschritten entgegen und löst schlagartig die A-Leinen. Die Kappe erreicht die größte Kappengeschwindigkeit im letzten Drittel der Aufziehphase und wird durch einen Vollausschlag der Steuerleinen gestoppt.

Was passiert?

Der Anstellwinkel der Kappe ist durch den Zug der A-Leinen kleiner als normalerweise in dieser Phase. Die Kappe steigt schnell und beschleunigt stark. Dies wird durch die Umströmung der Profilnase – die durch den Zug der A-Leinen verbessert ist – verstärkt. Überrascht vom schnellen Steigen der Kappe, löst der Pilot schlagartig die A-Leinen. Diese plötzliche Anstellwinkelerhöhung erzeugt jede Menge Auftrieb. Der Schirm zieht den Piloten weg. Der reagiert darauf mit einem schnellen Entgegenlaufen zur Kappe – dies erfolgt nun aber bereits zu spät, was die Kappe noch mehr beschleunigen lässt. Sie überschießt. Jetzt hilft nur noch das gewaltsame Bremsen über die Steuerleinen. Durch die erneute Anstellwinkelerhöhung wird sehr viel Auftrieb erzeugt, der den Piloten aushebelt. Er wird in die Luft gerissen. Die zwangsweise gestreckte Armhaltung und die hohe Zugkraft, die an den Steuerleinen wirkt, sorgt für einen Ausdrehimpuls. Ausgedreht und mit voll durchgezogenen Steuerleinen ist der Pilot nun in der Luft und wird vom Wind nach hinten geschoben. Die Flugbahn des Gleitschirms ähnelt dabei einem starken Nicken, was den Piloten wenig später – meist unsanft – wieder auf dem Boden absetzt.

Lösung 2 | Aufzieh- und Stabilisierungsphase:



Der Pilot zieht den Schirm mit tiefem Schwerpunkt, durch Absitzen im Gurtzeug und gebeugten Knien, über die Hüfte und somit über den gesamten Tragegurt auf. Der Anstellwinkel der Kappe wird kaum zusätzlich verändert und es können keine Auftriebsspitzen entstehen. Ist die Kappe bei etwa 45-60° (dort hat sie die größte Kappengeschwindigkeit in der Steigphase) geht der Pilot mit Stemmsschritten der Kappe entgegen und verlangsamt die Steiggeschwindigkeit. Die Hände bleiben oben bei der Führungsrolle und geben keinen Ausschlag an den Steuerleinen. Ist die Kappe kurz vor dem Zenit, bewegt sich der Pilot wieder in Startrichtung. Die Körperposition sorgt für mehr Stabilität am Boden. Die Handposition erzeugt keine 4-Punktsteuerung und damit keinen Ausdrehimpuls. Dies sorgt für Stabilität und Ruhe für das anschließende zügige Ausdrehen mit tiefem Schwerpunkt in Startrichtung.

Was ändert sich?

Der ganze Vorgang wird entschleunigt. Die Kappe schießt kaum nach oben und erzeugt keine Auftriebsspitzen. Es kommt nicht zum Aushebeln. Die nötigen Piloteneingriffe reduzieren sich stark auf das Be- und Entlasten der Kappe durch angepasste Pilotenbewegungen. Der Pilot hat Ruhe und Zeit zum Ausdrehen. Eine anschließende Beschleunigungs- und Abhebe-Phase wird ermöglicht.

Fehler 3 | Beschleunigungs- und Abhebephase:



Der Pilot hat den Schirm ohne Aushebeln über sich gebracht und beschleunigt mit starker Oberkörpervorlage und nach hinten gestreckten Armen in Startrichtung.

Was passiert?

Durch die Körperhaltung ist ein komplettes Freigeben der Steuerleinen nach oben zur Führungsrolle nicht möglich. Der Schirm wird stetig etwas abgebremst und hat einen hohen Anstellwinkel. Die Fluggeschwindigkeit der Kappe kann nicht voll ausgenutzt werden. Die Beschleunigung des Piloten in Startrichtung erhöht zusätzlich den Anstellwinkel der Kappe. Dies führt zu einer Auftriebsspitze und hebt den Piloten an. Durch den Gleichgewichtsverlust entsteht ein Stützreflex über die Arme an den Steuerleinen, was die Kappe noch mehr verlangsamt. Der Pilot wird vom Wind nach hinten gezogen und kommt nur schwer bis gar nicht in eine Beschleunigung. Dies ist besonders bei flachen Startplätzen, an Küsten sowie bei viel Wind ungünstig.

Lösung 3 | Beschleunigungs- und Abhebephase:



Der Pilot verlagert seinen gesamten Schwerpunkt und nicht nur den Oberkörper nach vorne UNTEN. Er macht sich schwer und erhöht dadurch die Geschwindigkeit des Gleitschirmes. Die dabei etwas aufgerichtete Oberkörperhaltung ermöglicht ein ergonomisch korrektes Führen der Steuerleinen entlang der Tragegurte. Somit können auch die Steuerleinen komplett nach oben zur Führungsrolle freigegeben werden. Dies beschleunigt zuerst die Kappe und ermöglicht ein sauberes Abheben in den Aufwind durch anschließendes lineares Beschleunigen.

TIPP: Versuche die Steuerleinen so ruhig wie möglich zu halten. Schnelles Freigeben im falschen Moment kann zum Einklappen führen. Trainiere dies zuerst auf einer flachen Wiese.

Was ändert sich?

Die Kappe hat einen kleineren Anstellwinkel und beinahe die Flächenbelastung wie im Flug. Diese Kombination lässt die Kappe schneller fliegen, was ein sauberes lineares Beschleunigen des Piloten ermöglicht.

Zusammenfassung

Die beschriebenen Fehlerbilder treten sehr häufig auf. Die jeweiligen Lösungen sind mit jeder Rückwärtsaufziehtechnik möglich: Die Haltung der Tragegurte und Steuerleinen ist nebensächlich. Vielmehr ist die Körperhaltung und Bewegung des Piloten entscheidend für einen sanften Start. Weg vom Ziehen und Reißen – hin zum Bewegen mit dem ganzen Körper. Will man das Aushebeln ganz verhindern, gibt es mehrere Techniken. Eine davon ist das Aufziehen am Windfensterrand. Wie das funktioniert, erklären wir in unseren YouTube Tutorials im DHVInfo Channel. Gerne helfen dir die DHV Skyperformance Flugschulen in speziellen Fortbildungen und Guided Tours deine Starttechniken zu verfeinern.

Start vom Dach des Rätikons

35 Meter fehlen der Schesaplana zum Dreitausender

Text und Fotos: Andreas Busslinger

Unsere Hike and Fly Tour führt an den nördlichen Rand der Ostschweiz, in die Grenzregion Schweiz-Österreich. Mit 2.965 Metern überragt die Schesaplana die Gipfel rundherum deutlich. Von Süden ist der Anstieg steil und zeitweise exponiert, landschaftlich aber kaum zu übertreffen, der Flug ein Erlebnis der Sonderklasse.

Zur Lage unseres Flugzieles hat der Geologe Otto Ampferer sehr treffend gesagt: "Die Berge des Rätikons sind der Hochaltar, vor dem die grünen, wesentlich niedrigeren Anhöhen des Prättigaus wie Andächtige knien." In der Tat ist der Fast-Dreitausender von weither sichtbar, von der Schweiz her eher markanter als von der österreichischen Seite. Wir wählen als Ausgangspunkt das bündnerische Prättigau, das sich von Landquart via Schiers in Richtung Davos zieht. Die Schesaplanahütte des Schweizer Alpenvereins (SAC) ist eine ideale Unterkunft und kann - wenn die Verhältnisse stimmen - auf originelle Weise erreicht werden.

Schon der erste Tag hat's in sich

Das geht so: Man fährt mit der Seilbahn von Fanas aufs Eggli. Viele Streckenpiloten starten hier zu ihren ausgedehnten Flügen, entsprechend frequentiert ist die Region an idealen Tagen. Nach dem Aufstieg zum Sassauna-Gipfel (2.308 m) versuchen wir nach dem Start eine Überhöhung. Gelingt dies, warten wir nicht zu lange und legen die dreieinhalb Kilometer zur Hütte fliegend zurück. Was gibt es Schöneres, als direkt neben der auf 1.909 Meter über Meer gelegenen Hütte landen zu können!? Auf dem Flug dorthin genießt man bereits >

Die letzten Meter zum 2.308 Meter hohen Sassauna-Gipfel, von wo bei guten Thermik-Bedingungen direkt zur 400 Meter tiefer gelegenen Schesaplana-Hütte geflogen wird.



den Anblick der Schesaplana-Südwestwand, die wir am nächsten Morgen in Angriff nehmen. Die heimelige Unterkunft bietet 65 Schlafplätze, gegen einen Aufpreis kann man gar eines der sechs Doppelzimmer belegen. Das Hüttenwartpaar Didier und Jeanette Moser sind prädestinierte Gastgeber mit Begeisterung. Sie verstehen es, die Wanderer, Biker und Gleitschirmpiloten kulinarisch zu verwöhnen. Das Abendessen, Spaghetti mit diversen Saucen-Variationen, wird im Freien serviert. Wir kosten die Abendstimmung bei angenehmen Temperaturen so richtig aus. Übrigens: Der bekannte Prättigauer Höhenweg sieht hier einen Boxenstopp mit Übernachtung vor. Am nächsten Tag geht es zur östlich gelegenen Carschina-Hütte, ebenfalls eine SAC-Unterkunft. Wer mit dem Gleitschirm angereist ist, peilt in der Regel den 1.000 Höhenmeter umfassenden Direktaufstieg zur Schesaplana an. Man ist froh, dass um 22 Uhr - wie in jeder SAC-Hütte - die Lichter gelöscht werden und Nachtruhe Ehrensache ist.

Faszinierender Tiefblick, keine Klettereien

Wir sind am Morgen die ersten Frühstücks-Kandidaten, wollen um 4.30 Uhr aufbrechen, weshalb uns Didier das Morgenessen bereits am Vorabend zubereitet hat. Das klappt wie am Schnürchen, jedenfalls verlassen wir unser gern gewonnenes Refugium gemäß Plan in der Dämmerung. Welch eine Ruhe! Gleich zu Beginn geht's ordentlich steil bergan. Nach einer guten halben Stunde ist es vorbei mit Gras- und Dreckpfaden, jetzt befinden wir uns in der eigentlichen Südwestwand,

in die seinerzeit der sogenannte Schweizerweg gelegt wurde - eine tolle Parforceleistung. Es ist durchweg steil, ab und zu gibt es Ketten zum Festhalten, sogar eine kleine Leiter wurde montiert. Aber geklettert werden muss nicht, leichtes Kraxeln könnte man die Fortbewegungsart nennen. Immer eindrücklicher wird der Tiefblick in Richtung Hütte. Calanda, Ringelspitz und Co.

Der Schweizerweg ist durchwegs steil, ab und zu gibt es Ketten zum Festhalten, sogar eine kleine Leiter wurde montiert.

sind längst von der Sonne beschienen, wir profitieren um diese Zeit noch von der günstigen Exposition. Nach gut 700 Höhenmetern folgt die lange Querung auf einem breiten, nicht allzu steilen Band, welches direkt auf das große Plateau mit erster Gipfelsicht führt. Kurze Pause, etwas essen und trinken. Und Freude über das bereits Geleistete...

Vorfriede auf den Top-Flug wächst

Mein Zeigfinger deutet in nördliche Richtung zur Mannheimerhütte, einer Unterkunft des Deutschen Alpenvereins, anderthalb Kilometer von uns entfernt, etwa auf gleicher Höhe, auf österreichischem Boden. Früher gab es hier oben den recht imposanten Brandner Gletscher. Was übriggeblieben ist, muss man als kümmerlich bezeichnen. Das Gipfelkreuz ist zum Anfassen nahe. Wir

starten zu den letzten 200 Höhenmetern, die wir auf kräfteschonenden, recht stabilen Geröllwegen in einer guten halben Stunde bewältigt haben. Der erste Wind-Check fällt positiv aus: Moderater Wind aus Südwest, idealer geht es kaum. So nimmt man sich gerne Zeit für eine etwas ausgedehntere Gipfelrast. Immerhin gibt es einiges an Bergen zu bestaunen: Da grüßt der Piz Bernina

ebenso wie die höchsten Glarner Gipfel. Dieses Erlebnis zu so früher Tageszeit, das hat man nur bei Hike and Fly! Ein paar Meter unterhalb des massiven Holzkreuzes gibt es einen optimalen Startplatz mit ganz feinem Geröll. Den schnappen wir uns! Im Sekundentakt ziehen wir unsere Bergschirme auf, stellen sie in den Wind und sind endlich frei wie die Vögel. Bald schon überfliegen wir die steile 800 Meter-Wand, können sogar den Schweizerweg nochmals ausmachen und lehnen uns dann zurück, um den kaum enden wollenden 10-Kilometer-Flug mit über 2.300 Metern Höhendifferenz nach Grisch so richtig zu inhalieren.

Danke Schesaplana (der flache Stein)! Du hast es gut mit uns gemeint. Wir kommen gerne wieder. Der 9-Uhr-Cappuccino im nahen Restaurant schmeckt heute besonders fein. ☞

FACTS

Anfahrt	Autobahn A13 bei Landquart verlassen. Via Grisch nach Fanas. Luftseilbahn Eggli auf 1.708 m.
Aufstieg	Ab Bergstation zwei Möglichkeiten: A: Auf Wanderweg zur Schesaplanahütte, 3 h, 200 Hm. B: Aufstieg zum Sassauna 2.308 m, 1,5 h, 600 Hm. Von dort entweder Gleitflug zur Alp Vordersäss 1.699 m. Ca. 1 h zur Hütte.
Startplatz	Sassauna: mittelsteile Wiese, SW, einfach (47°00'44"N/9°41'53"E). Schesaplana: ca. 50 Meter unter Gipfel Platz mit wenig Geröll, gut zum Auslegen. Mittelsteil, SW (47°03'14"N/9°42'27"E).
Flug	Generell südlich via Seewis nach Grisch im Prättigau. 10 km/2.353 Hm.

Landeplatz	Bei Überhöhung Sassauna: direkter Flug zur Schesaplanahütte möglich (3,6 km/400 Hm). Ab Schesaplanahütte dem Schweizerweg durch die SW-Wand folgen. 3,5 h, 1.056 Hm. Schwierigkeit T2 bis Hütte, T4 Hütte-Schesaplana.
Besonderheiten	Alp Vordersäss (47°02'01"N/9°42'10"E). Schesaplanahütte (47°02'39"N/9°41'02"E). Beide einfach auf Wiese. Offizieller Landeplatz Grisch bei Windsack an markanter Kreuzung, südöstlich vom Dorf (46°58'43"N/9°39'24"E). Seilbahn Fanas-Eggli: Tel. 081/325 19 39 (CHF 16.-) Schesaplanahütte: www.schesaplana-huette.ch (CHF 54.- HP für SAC-Mitglieder, sonst CHF 58.-). Ab Mittag kann Talwind in Grisch stark sein. Schweizerweg zur Schesaplana erfordert Trittsicherheit und Schwindelfreiheit.



↑ Der lange Flug ins Prättigau ist verdienter Lohn für die Aufstiegsstrapazen.



↑ Vom ehemals flächendeckenden Brandner-Gletscher ist nur noch wenig übrig.



↑ Die gastfreundliche Schesaplana-Hütte bietet 65 Schlafplätze.



↑ Über den toll strukturierten Feldern bei Grüşch wird zur Landung angesetzt. Ein fantastischer Flug neigt sich dem Ende zu.



Hallo, Computer!

Innerhalb weniger Jahre ist der Markt für taktische Flugcomputer in Bewegung geraten. Mittlerweile bekommt man die Boliden für 500–800 €, und die Hersteller übertreffen sich mit Ideen, wie der Pilot auf Strecke, auf Reisen und im Wettkampf besser unterstützt werden kann. Wir haben eine Auswahl der aktuellen Spitzengeräte unter die Lupe genommen.

Text: Stefan Ungemach

Die Kandidaten

In der diesjährigen Runde treten vier Flugcomputer, die sich oberhalb klassischer Kombivarios positionieren, sowie - zu Vergleichszwecken - eine beliebte App an:

SkyTraxx 3.0
Oudie 4 (Naviter)
Hyper (Naviter)
SysEvolution (Syride)
XCTrack als Software-Referenz

Das **SkyTraxx 3** hat vor zwei Jahren für Aufsehen gesorgt und sich konstant weiterentwickelt. Sein konkurrenzlos gutes Display, hervorragende Sensorik, die neuen Vernetzungsoptionen, eine kluge

Ergonomie und die inzwischen vollständige Funktionspalette lassen kaum Wünsche offen.

Immer noch vorne dabei ist der **Oudie 4** von Naviter, der seinerzeit als erste Kompaktlösung mit brauchbarem Farbdisplay und echter Flugsensorik zu gefallen wusste. Attraktiv ist seine Option, mit einer abgespeckten Version einzusteigen und diese später für Wettkampf und XC zu erweitern.

Aus dem gleichen Stall kommt mit dem **Hyper** ein neues Gerät, das mit Hardwaretasten und einem Farbdisplay als leichter Allrounder (135 g) besonders für Reisende antritt – mehr als ein Kombivario, aber noch nicht ganz vollwertiger Flugcomputer.

Kreativ zeigt sich die Firma SyRide, die mit dem **SysEvolution** neue Wege geht. Ein sonnenlichtfestes, stromsparendes CARTA-eInk-Display sowie das derzeit aufwändigste Multi-GPS beeindrucken –

und erstmals stellt ein Gerät Gelände und Lufträume lebensseht in 3D dar.

2017 hat ein neues Entwicklerteam der freien Android-Software **XCTrack** neue Funktionen und Karten spendiert. Ein kompatibles Smartphone (nicht alle laufen stabil) wird so zusammen mit externen Sensoren und Akkus zu einer brauchbaren Alternative, deren Softwareteil wir hier mit den Topinstrumenten vergleichen.



↑ Naviter Hyper mit optionalem Jacket

Allgemeines

Alle Geräte kommen mit stabilen Aufbewahrungsboxen, USB-Lader, Befestigungsklett und Sicherungsschnüren/-laschen. Maßgeschneiderte Schutzhüllen gibt es für alle. Skytraxx und Hyper haben handschuhfreundliche Hardwaretasten, zum Skytraxx ist außerdem eine Fernbedienung erhältlich. Die nachgewogenen Gewichte gehen von sensationellen 135 g (Hyper) bis 380 g (Oudie), das größte Gerät (SysEvolution) ist rund dreimal so groß wie das kleinste.

Die Displays sind flugtauglich, nur beim SysEvolution nicht in Farbe und nur beim Skytraxx ohne Touchfunktion. Auf dem Stand der Technik ist jeweils eine zeitgemäße Kombination von Druck-, Beschleunigungs- und Magnetfeldsensoren, die für sensibles >



↑ Die Testkandidaten: Skytraxx, Oudie, Hyper, SysEvolution und XCTrack auf Smartphones

Ansprechen sorgt – beim Hyper vielleicht noch zu nervös. Die Akustik ist bei allen Geräten angenehm, klar und bei Skytraxx, Oudie und SysEvolution anpassbar.

Voll aufgeladen (was je nach Akkugröße 2-6 Stunden dauert) halten alle Geräte selbst den längsten Flugtag durch. Schier nicht totzukriegen war der Akku des SysEvolution, dessen Dauertest nach 24 Stunden abgebrochen wurde. Das Oudie beginnt bei ca. 5% mit Batteriewarmmeldungen und -tönen zu nerven, das Skytraxx schaltet auf der letzten Reserve das Display dunkel (zeichnet aber noch weiter auf), und das Hyper zeigt statt einer Prozentangabe die zu erwartende Restlaufzeit an. Smartphones mit XCTrack spielen in einer deutlich niedrigeren Liga: Erst mit einer fetten Powerbank kamen die Testgeräte bei voller Helligkeit auch nur halbwegs über einen Streckentag.

Oudie und SysEvolution bringen Höhenkarten, Karten und Luftfrüme für die ganze Welt mit, das Skytraxx für Europa (der Rest ist downloadbar). Das Hyper hat ebenfalls weltweite Terrain- und Luftraumdaten, Topografiekarten müssen aber nachinstalliert werden.

Die Aktualisierung von Luftraumdaten erfolgt bei Oudie, Skytraxx und XCTrack automatisch, bei den anderen manuell. Oudie und SysEvolution benötigen Spezialsoftware, die es für Windows, MacOS

auspacken, einschalten und losfliegen. Die Standardeinstellungen sind sinnvoll, Karten, Gelände und Luftfrüme sind vorinstalliert und werden automatisch ausgewählt (ein Hyper fragt danach), und beim Skytraxx ist die DHV-Startplatzdatenbank vorinstalliert.

Auch wegen der Hardwaretasten mutet die Bedienung von Skytraxx und Hyper besonders einfach an. Diese sind beim Skytraxx schön groß, selbst mit dicken Handschuhen sicher zu bedienen und in ein logisches Bedienkonzept eingebettet. Handschuhfreundlich, aber reaktionsträge, ist das Display des SysEvolution. Auch das Oudie kann nur per Touchscreen bedient werden, was größenbedingt jedoch schwieriger ist.

Das Skytraxx kann mit FANET+ (incl. FLARM) erweitert/bestellt werden und Zusatzgeräte wie USB-Tastatur, TAS-Geschwindigkeitsmesser, Brustgurt oder Fernbedienung nutzen.

Display

Mit Ausnahme des SysEvolution verfügen alle Geräte über ein sonnenlichttaugliches Farbdisplay. Bei Skytraxx und Hyper erzeugt die automatische Helligkeitsregelung gute Ergebnisse, beim Oudie sitzt ein Lichtsensor nutzlos auf der Unterseite. Das Skytraxx ist mit Abstand am besten ablesbar, hat jedoch keinen Touchscreen. Auch das



↑ Die Testkandidaten in prallem Sonnenlicht (starke Winkelabhängigkeit beim Note 4 ganz rechts!)

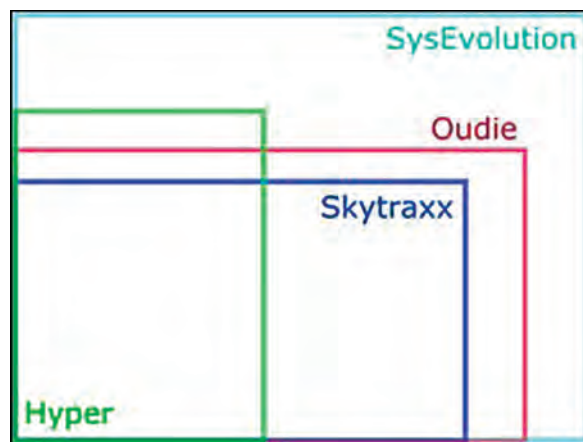
und bei Syride auch für Linux gibt. Der Rest empfängt solche Daten im Massenspeichermodus, und das Skytraxx zusätzlich per Direktdownload.

Mit dem Internet verbunden kümmern sich Skytraxx, Oudie und SysEvolution selbständig um Updates. Das kann bei allen Geräten auch manuell per PC erledigt werden, wofür Oudie und SysEvolution spezielle Programme benötigen. XCTrack wird über den Play Store aktuell gehalten.

Dank eingebautem Wifi kann das SysEvolution auch im ausgeschalteten Zustand auf Wunsch einen Wetterbericht anzeigen. Allerdings verbraucht es dann Strom, speziell wenn es aus der Reichweite bekannter WLAN-Netze bewegt wird, was am Start zu einer unangenehmen Überraschung führen kann.

Skytraxx und Oudie spielen Flüge im Simulationsmodus ab. So kann man die Wirkung verschiedener Einstellungen ausprobieren und den Umgang mit dem Gerät üben. Beide unterstützen auch die Vernetzung mit anderen Fluggeräten.

Die erste Inbetriebnahme ist mit allen Geräten ein Kinderspiel:



↑ Bildschirmgrößen im Vergleich

Hyper fällt mit kräftigen Kontrasten auf, und das Oudie hält bei Vollgas gut mit.

Anders als Farbbildschirme wird das eInk-Display des SysEvolution im Hellen sogar kontraststärker, dafür stellt es - bei niedrigerer Refreshrate - nur 16 Graustufen dar. Bei Minusgraden ist es umgerüsteten eBook-Readern überlegen und gegen das unvermeidliche Ghosting kann man einen Refresh-Button auf den Bildschirm legen.

Alle Bildschirme spiegeln (Hyper am stärksten, Oudie und Skytraxx am wenigsten). Eine matte Folie ist grundsätzlich empfehlenswert, kann jedoch die Touchfunktionen beeinträchtigen. Witzigerweise klebt Syride ab Werk eine glänzende Schutzfolie auf, die die Ablesbarkeit eher verschlechtert.

In praller Sonne zeigt sich zweierlei: Smartphones fallen selbst bei maximaler Helligkeitsstufe gegen die Spezialisten ab, und ein eInk-Display ist im Hellen unschlagbar. Allerdings ist senkrechte Einstrahlung in der Flugpraxis weit seltener als vermutet, und ohne diese machen die Farbbildschirme eine gute Figur.

Die Bildschirmgrößen sind sehr unterschiedlich. Allerdings kann eine reduzierte, ergonomische Anzeige auf einer kleinen Fläche bei gutem Design praxisgerechter als eine große Feldersammlung auf einem gigantischen Display sein. Nur bei Karten kommt es letztendlich auf die Größe an.

Bildschirmseiten und Anzeigeelemente

Jeder der vorgestellten Flugcomputer erlaubt das Erstellen persönlicher Bildschirmseiten, aber dabei kommt es auf mehrere Faktoren an:

- Auswahl, Praxisnähe und Anpassbarkeit von Bildelementen
- benötigte Werkzeuge und deren Handhabbarkeit
- Anzahl von Bildschirmseiten und deren Trigger

Das Oudie kennt nur 2 Bildschirmseiten, die über eine Schaltfläche gewechselt werden. Jede davon enthält eine flächendeckende Karte, über der auch als Schaltflächen dienende NavBoxen liegen. Deren große Auswahl (vermisst habe ich lediglich den Höhengewinn in der Thermik sowie Punkte und Aufgabentyp der optimierten Strecke) leidet in der Praxis etwas unter kryptischen Bezeichnungen, unzuverlässiger Schaltfunktion und dem sperrigen Editor, der immerhin die Gestaltung der Seiten direkt am Gerät erlaubt. Seitentrigger gibt

es nicht, doch der Thermikassistent kann sich automatisch zuschalten.

Der pragmatische Minimalismus des Hyper steht einem Allroundgerät gut an. Die beim Einkreisen automatisch angesprungene Hauptseite mit Kompass, Thermikassistent, 2 großen und 4 kleinen frei belegbaren NavBoxen sowie zwei unterschiedlich konfigurierbare Kartenseiten mit jeweils 4 kleinen Feldern reichen aus, zumal überall auch ein Variobalken und Windanzeigen integriert sind. Der Wechsel erfolgt durch seitliches Wischen oder - etwas holprig - durch Hardwaretasten. Die Verwandtschaft mit dem Oudie ist unverkennbar, aber die kleinere Auswahl von klar gezeichneten Feldern ist leichter anzupassen - weniger ist in der Tat manchmal mehr!

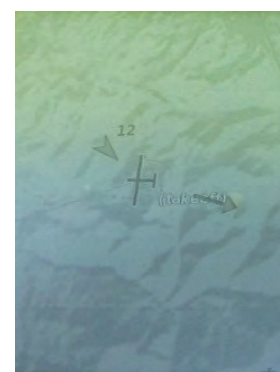
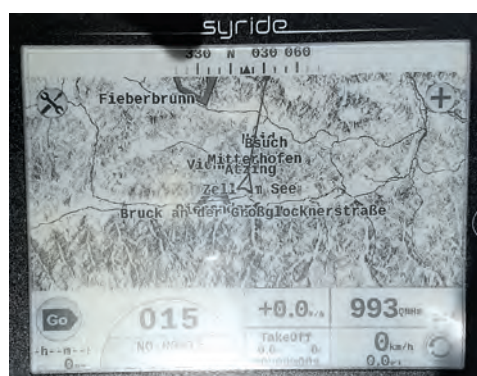
Nur das SysEvolution benötigt für das Erstellen von Bildschirmseiten einen PC mit Internet und Übertragungsprogramm. Der web-basierte Designer ist noch recht simpel: Widgets lassen sich nachträglich kaum anpassen und ihre Zahl pro Bildschirmseite ist auf 20 beschränkt, was den Vorteil des riesigen Bildschirms relativiert. Seitenmanagement und allerlei gewohnte Anzeigen (Thermikgüte, Maximalwerte, OLC...) fehlen, Variobalken und Historien haben unhandliche Fixgrößen, doch immerhin existieren ein paar frei positionierbare Schaltflächen. Gewechselt wird durch Wischen: waagrecht für die Seiten, senkrecht für Konfiguration und Navigation.

Über ein bis auf Thermikinfos (Höhengewinn, Qualität) komplettes Set ergonomischer Anzeigen, die zudem auf beliebig viele Seiten mit Triggern (Thermik, Luftraum) verteilt werden können, verfügt das Skytraxx. Der interne Seiteneditor ist gut durchdacht, einfach zu bedienen und bis auf eine Duplizierfunktion komplett. Die Seiten werden mit der „OK“-Taste zyklisch durchgewechselt, mit der optionalen Fernbedienung auch rückwärts.

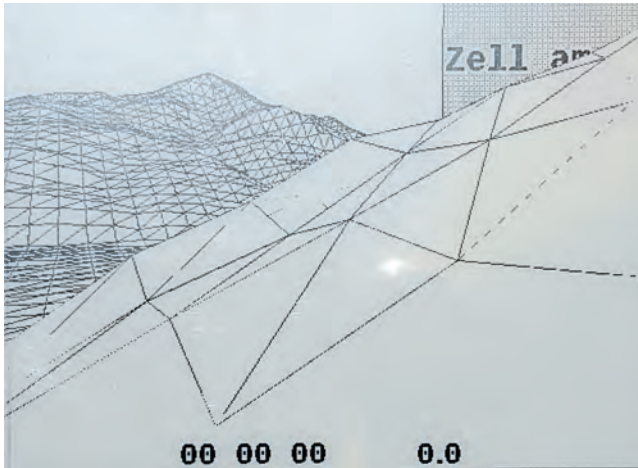
Viel Freiheit beim Seitendesign gewährt XCTrack. Zwar kann man auch hier keine Elemente oder Seiten duplizieren, aber dafür ist die Auswahl an Anzeigen groß. Das freut insbesondere Wettkampf- und Streckenpiloten. Schaltflächen sind jedoch nicht vorgesehen und einige unveränderliche Attribute wie Schriftfarben sind nicht jedermanns Sache.

Karten

Alle Geräte haben Karten mit Topografie und Geländeform. Beim Oudie geht es gar nicht ohne: Die Karte belegt immer den vollen Seitenhintergrund und man kann allenfalls die Inhalte reduzieren. >



↑ SysEvolution: Kartenzoomstufen (und Kobo-Vergleichskarte)



↑ 3D-Topografie beim SysEvolution



↑ Seitenansichten bei Oudie, Skytraxx und SysEvolution



↑ Luftraumdarstellung auf den vier Instrumenten

Leider löst das Berühren des Bildschirms selbst bei Schaltflächen oft Aktionen zu - selbst verdeckten - Kartenelementen aus, was die Touchsteuerung erschwert.

Die Anzeigephilosophie ist beim Hyper ähnlich: Selbst auf der Hauptseite zeigt die unter den Feldern liegende Flugspur, dass es sich hier um eine leere Karte handelt. Zwar kann man die bei Naviter konkurrenzlos individualisieren, beim Hyper jedoch nur zentral – und da man sich hier zwischen Terraindarstellung oder Kartenrotation entscheiden muss, bekommt man keine echten Karteninhalte, ohne auf mitdrehende Kompassrose und Windanzeigen zu verzichten. Das soll sich ändern.

Skytraxx, SysEvolution und XCTrack lassen Karten mit unterschiedlichen Inhalten und Größen auf allen Seiten zu. Besonders beim Skytraxx kann man sich hier durch die Kombination von Zentrierhilfe, FAI-Assistent oder Navigationsinfos maßgeschneiderte Kartenbereiche zusammenklicken.

Die unterschiedlichen Höhenprofile von Flachland und Alpen bilden Farbschemata ab. Oudie und Hyper bieten die größere Auswahl und zeichnen dank Vektorgrafik die schönsten Geländeformen. Doch auch die Möglichkeiten des Skytraxx reichen aus – wenngleich dessen Standardschema „alpin“ schon recht knallig und die Grauskala deshalb einen Blick wert ist. Dafür kann es Höhenlinien einzeichnen. Auch XCTrack hat mittlerweile sehr gute Kartenfarben und -auflösungen (OSM) zu bieten.

Etwas sperrig sind die Karten des SysEvolution. Besonders in hohen Zoomstufen erscheinen sie dank Rasterdarstellung grob, mit Lufträumen und Topografienamen erkennt man kaum noch etwas. Wie man Karten auf einem eInk-Display besser schattieren kann, zeigt der Vergleich mit XCSOar auf einem Kobo. Momentan schaltet man daher Terraindarstellung und – wie generell bei eInk – Kartenrotation in Kursrichtung besser ab. Die Karten leiden zudem unter geringer Rechenleistung: Der Wechsel zwischen den 4 Zoomstufen kann schon mal 5 Sekunden dauern.

Dafür haben die Franzosen aber etwas Einzigartiges zu bieten: die 3D-Darstellung von Terrain und Lufträumen in Kursrichtung. Das ist dermaßen intuitiv, dass man sich fragt, weshalb nicht schon längst jemand darauf gekommen ist – freilich war Syride schon immer für innovative Terraindarstellung gut. Fast glaubt man, dank „Augmented reality“ für den Wolkenflug gerüstet zu sein...

Die insbesondere bei Talquerungen und in der Nähe von Lufträumen praktische Seitenansicht haben nur Oudie, Skytraxx und SysEvolution – aber nur beim Skytraxx ist der Zusammenhang zwischen Karte, Seitenansicht und Flugzeugsymbol intuitiv erkennbar. Beim Oudie muss man oft umdenken, und beim SysEvolution steht sie für sich alleine.

Volle Karten profitieren von Farben, Auflösung, Entflechtung sowie einstellbaren Liniendicken und Kartenschriftarten – doch kein Hersteller nutzt hier alle Möglichkeiten. Die Auflösung des SysEvolution ist am höchsten, aber seine Karten monochrom und deren Elemente unflexibel. Bei Oudie und Hyper kann man allerlei einstellen, doch der Bildschirm des Oudie löst niedrig auf und der des Hyper ist klein. Auf einem Skytraxx erscheinen die Kartenelemente, Linien und Schriftarten recht klobig; hier hilft es, mehrere Kartenelemente mit aufgabenorientierten Inhalten zu konfigurieren. Im Flug punkten Oudie und SysEvolution mit unterwegs leicht anpassbaren Karteninhalten.

Lufträume

Alle Geräte melden drohende Luftraumverletzungen mit einstellbaren Warnabständen in beiden Richtungen. Oudie und Hyper zeigen Entfernung oder Höhenabstand zum nächstgelegenen Luftraum, das Hyper nur kombiniert als Doppelfeld. Das Skytraxx bereitet ihn komfortabel auf, indem es Druckhöhen (FL) auf Absoluthöhen umrechnet. Das SysEvolution unterscheidet zwischen dem horizontal und dem vertikal nächsten Luftraum; zu beiden (oft identisch) können Name und Abstand angezeigt werden. Nur XCTrack beschreibt die zwei nächsten Lufträume in einem geteilten Feld, welches entsprechend groß ausfallen sollte.

Die Kartendarstellung von Lufträumen erfolgt mehr oder weniger intuitiv. Oudie und Hyper zeigen Luftraumklassen in einstellbaren Farben und Schattierungen, während sich das Skytraxx strikt an das ICAO-Farbschema der offiziellen Papierkarten hält. SysEvolution und XCTrack zeigen nur Luftraumgrenzen, für die XCTrack zwei und das SysEvolution gar keine Farbklassen kennt.

Tief in die Karten gezoomt erkennt man oft nur noch den Rand eines Luftraums, aber nicht dessen Innenseite. Das SysEvolution schattiert diese, XCTrack zeichnet die Grenzen mit einem Sägezahnmuster, die anderen schattieren den ganzen Luftraum.

Die Warnungen sind überall deutlich. Beim SysEvolution ertönt eine etwas übertriebene Sirene; dazu blinkt am oberen Bildschirm-

rand eine Warnmeldung, bis man den Luftraum entweder verlässt oder per Softwarebutton abschaltet- leider auf Dauer. Oudie und Hyper legen eine halbtransparente Meldung über den Schirm, die beim Touchscreen manchmal schwer wegzubekommen ist. Auch XCTrack produziert Warnmeldungen, und ein Skytraxx färbt gleich den ganzen Bildschirm rot.

Das Hyper kann Luftraumwarntöne für die ersten 3 Minuten nach dem Start unterdrücken, was in einer kritischen Phase weniger Ablenkung bedeutet.

Navigation

Alle Instrumente bieten auch im Flug eine schnell erreichbare, nach Entfernung sortierte Wegpunktliste zum Anfliegen an. Eine Zielauswahl aus der Karte ist beim Oudie gegeben, für das SysEvolution geplant und beim Skytraxx aufgrund der Neigungssteuerung unpraktisch. XCTrack erfordert den Umweg über ein Topmenü und schaltet dadurch gleichzeitig eine laufende FAI-Optimierung ab.

Die Neuanlage von Wegpunkten erfolgt durch Koordinateneingabe, beim Oudie und Skytraxx auch aus der Karte und alle können den aktuellen Standort speichern. Beim Skytraxx sind die DHV-Startplätze und beim Oudie allerlei Landefelder vorinstalliert und jedes Gerät kann ein paar Wegpunktformate, für die es freie Konvertierungstools gibt. Das SysEvolution patzt beim Aufspielen: Eine neue Wegpunktliste löscht die alte, bisweilen verschwindet sie beim >

Anzeige



Rise 3 - Accelerated Adventures
LTF/EN-B

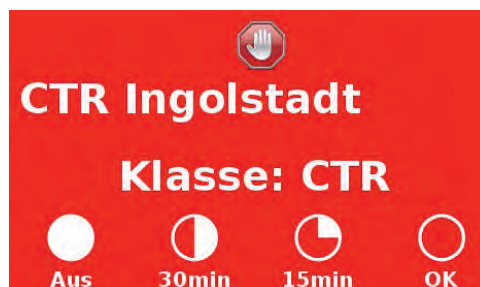


airdesign.at

#weloveparagliding



#funmachine



↑ Luftraumwarnung bei Oudie, Hyper und Skytraxx

Firmwareupdate ganz, oder Wegpunkte erscheinen doppelt – auch für Routen ein Problem.

Routen können auf den Geräten zusammengestellt werden – hier kennt wiederum das Hyper nur eine. Bei Oudie und Skytraxx kann man optimierte Routen direkt in der Karte zeichnen, beim Skytraxx jedoch nicht wieder reduzieren. Skytraxx, Oudie und SysEvolution erlauben den Zusammenbau richtiger Wettkampftasks aus vorhandenen Wegpunkten, außer beim Skytraxx auch mit dem „Konus“.

Die Alternative sind fertige Routen, für die einige Hersteller eigene Editoren anbieten (Naviter: SeeYou, SyRide: Webeditor) – die jedoch kaum vernünftig nutzbar sind, keine oder unsinnige Wegpunkthöhen vorschlagen und durchweg weniger als die Geräte selbst können. Einfacher und leistungsfähiger geht sowas mit universellen Werkzeugen (XCPlanner, ParaFlightBook), deren Ergebnisse man zur Not selber konvertiert – das dafür praktische GPX-Format versteht aber nur das SysEvolution. Wettkampftasks können von Oudie und XCTrack drahtlos mit gleichen Geräten geteilt werden.

Assistenzsysteme

Jeder Flugcomputer bietet eine einfache Zentrierhilfe: Beim Kreisen wird die Flugspur nach Steigwerten eingefärbt und rotiert um das Flugzeugsymbol, was auch den Windversatz zeigt. Skytraxx geht einen Schritt weiter und zeichnet die projizierte Flugrichtung des aktuellen Kurvenflugs sowie das errechnete Thermikzentrum ein: im Optimalfall zeigt die Projektion dorthin, was in der Praxis erstaunlich gut klappt. Einen auf die Geländeform projizierten Gleitbereich kann es ebenfalls in Karten einzeichnen.

Wer die Sollfahrttheorie nach McCready anwendet, wird vom Oudie gut unterstützt. Dort kann man auch eine detaillierte Polare für eine exaktere Gleitzahlberechnung eingeben; das Hyper kennt eine Handvoll Standardpolaren.

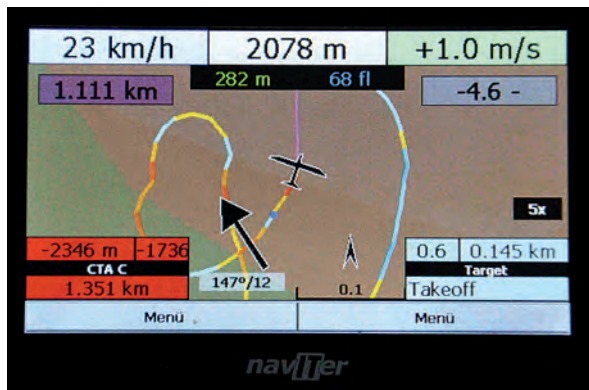
FAI-Assistenten mit laufender, korrekter Optimierung und Sektoranzeige bieten außer dem Hyper alle. Skytraxx und XCTrack zeigen Aufgabe, Streckenkilometer sowie –punkte, Oudie nur die Kilometer – dafür aber wie XCTrack auch das unvollständige Dreieck. Das SysEvolution zeichnet ab 3 km Strecke FAI-Sektoren, liefert aber keine weiteren Infos. Dem Hyper ist das ganze Thema egal.

Variofunktion und Akustik

Inertialsysteme mit Beschleunigungs- und Magnetfeldsensoren helfen allen Geräten, schneller auf echte Höhenänderungen zu reagieren. Oudie und Hyper nutzen die ihren aber nur im Flug, weshalb sich ihr Einfluss auf die Anzeigen nur schwer beurteilen lässt. G-Werte ziehen Oudie, Skytraxx und SysEvolution heraus, aber nur beim Oudie landen sie auch im IGC-File.

Ein magnetischer Kompass (Skytraxx, SysEvolution) justiert Kartenausrichtung und Richtungspfeile bereits am Boden und theoretisch ermöglicht der Abgleich zwischen Bewegungs- und Ausrichtung eine bessere Erkennung von Windrichtung und Rückwärtsflug. Den Wind zeigen alle Geräte aber nur während des Kreisens halbwegs zuverlässig an und es ist unklar, wer sonst am besten liegt.

Die Tonkurven von Skytraxx und SysEvolution sind komplett einstellbar und Umsteigern bietet Skytraxx eine Reihe vordefinierter



↑ Zentrierhilfen bei Oudie und Skytraxx

Tonprofile. Beim Oudie können nur zwei Stellen der Tonskala verstellt werden, aber die Tonkurve ist bis auf den zu leisen Sinkton dank Doppeltönen angenehm. Beim Hyper kann man nur Filter und die Sinkschwelle anpassen, weshalb es auch in einem Nullschieber unablässig vor sich hin piept.

Varioalarme bis zum Abwinken kennt das Skytraxx: Höhe, Retterwurf, G-Schwelle und natürlich auch einen Thermikschlüssel (NTS), also einen eigenen Ton für das Band zwischen Netto- und Bruttosteigen. Das SysEvolution kennt NTS und – wie Oudie und Hyper – einen Höhenalarm. Der Nutzen solcher Alarme ist indes umstritten.

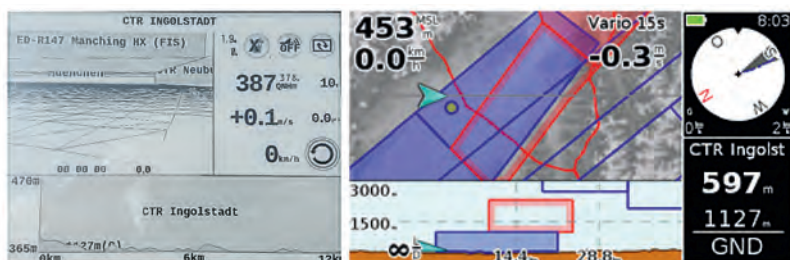
Aufzeichnung und Upload

Die Aufzeichnung kann überall automatisch (und manuell) begonnen und gestoppt werden. In einem speziellen H&F-Modus loggt das Hyper den ganzen Trip nebst eigener IGS für die Flugphasen.

Flüge landen samt Eckdaten in Logbüchern. Das SysEvolution zeigt sie in der Karte, Skytraxx und Oudie können sie abspielen, und das Skytraxx führt eine Flugstatistik.

Vom Gerät bekommt man seine Flüge auf unterschiedlichen Wegen. Am einfachsten sind die direkten Kombinationen (siehe Tabelle S. 60). Die Verbindung zu Flugprogrammen und Browsern auf PC und Mac erfolgt via USB (ein SysEvolution benötigt dazu SysPC oder GPSDump). Das Hyper versendet Flüge zusätzlich per Mail.

Vernetztes Fliegen



↑ Orientierungshilfe Magnetkompass: Vorwarnung am Boden

FANET+/AirWhere und OGN sind miteinander verwobene Plattformen, die andere Piloten auf dem eigenen Instrument zeigen (vgl. Artikel „Cloudbasics“ im DHV-Magazin 209). Ein Skytraxx mit FANET+ zeigt andere Teilnehmer live an und verbindet alle per WLAN/Hotspot auch mit dem OGN. Es führt Freundeslisten, zeigt Verkehrsteilnehmer in Karten und Radar-Widget sowie einen ausgewählten FANET-Buddy als Datenfeld und Zeiger in der Kompassrose. Hinzu kommt ein Nachrichtensystem.

Ein Oudie stellt mittels Bluetooth und „Oudie Live“-App ebenfalls OGN-Teilnehmer in der Karte dar und kennt eine Buddylist. Über FANET+ denkt man gerade nach und das Hyper soll OGN bekommen.

Auch XCTrack entwickelt ein OGN-Radar (da ist Internet ja eh an Bord) und könnte theoretisch auch über den Skytraxx-Tracker Anschluss an die FANET-Welt finden. Ein SysEvolution spricht noch nicht mit dem OGN, hätte aber die nötige Kommunikationstechnik an Bord, die es bereits für Wetterberichte und Notfall-SMS nutzt.

Welches Gerät für wen?

Die eierlegende Wollmilchsau Skytraxx 3.0 kann fast alles und geht doch keine Kompromisse ein. Das erweiterbare Gerät deckt alle erdenklichen Bedürfnisse von Normal- und Streckenpiloten ab – und hat nun auch für Wettkampfpiloten an Anziehungskraft gewonnen.

Noch mehr für den Wettkampf bieten Oudie 4 und – idealerweise in Kombination mit einem zweiten Vario – ein Smartphone/Tablet mit XCTrack. Die Alltagstauglichkeit beider Lösungen ist jedoch eine Stufe niedriger einzusortieren.

Abenteurer abseits ausgetretener Pfade, die alpin unterwegs sind oder Fernreisen mit kleinstem Gepäck anvisieren, werden das Hyper lieben. Noch nie gab es so >



www.up-paragliders.com

MANA

EN / LTF A
ultralite

Starte
dein eigenes
Abenteuer!



Gerät	OLC-Server	Upload	Methode	Hardware	Software
Skytraxx	DHV-XC	direkt	WiFi	WLAN-Stick	
		Smartphone	Kabel (USB-OTG)		Browser/App
	XContest	PC	Kabel (Micro-USB)		Browser/PFB
Oudie	DHV-XC XContest	PC	Kabel (Mini-USB)		Browser/PFB
	SeeYou-Cloud	Smartphone	Bluetooth		App
Hyper	DHV-XC XContest	PC	Kabel (Micro-USB)		Browser/PFB
		Smartphone	Kabel (USB-OTG)		Browser/Apps
		Mail an PC/Phone	WiFi		Mailclient, Browser/Apps
SysEvolution	SyRide-Cloud	direkt	WiFi		
	DHV-XC XContest	über SyRide-Cloud	Internet		Browser
		PC	Kabel (Mini-USB)		SysTool, Browser/PFB
XCTrack	DHV-XC	indirekt	integriert		Browser/App
	XContest	direkt			

viel Leistung in einem so kleinen, leichten und einfach bedienbaren Farbgerät mit weltweiten Lufträumen, Karten und Terrainfor-

men. Für Technikbegeisterte ist das SysEvolution ein Hingucker. Die einzigartigen 3D-Karten sind ebenso kreativ wie die Kombi-

nation des derzeit besten eInk-Displays mit starker Flugsensorik – auch wenn Software und Geländekarten noch einiger Entwicklungsarbeit bedürfen.

Sparfüchse und Bastler finden im aktuellen XCTrack eine Software, die alles kann, was die Großen vorlegen. Zwar muss man sich selber um externe Sensoren und die Stromversorgung kümmern sowie mit den Eigenheiten der verschiedenen Androiden leben, aber dafür wird der eigene Flugrechner deutlich billiger.

Insgesamt hat sich im Topbereich eine wohlthuende Vielfalt von Flugcomputern etabliert. Die eigene Vorstellung vom zukunftsicheren Rundum-Sorglos-Gerät ist durchaus erfüllbar – und man darf gespannt sein, wie die neuen Impulse zum vernetzten Fliegen herstellerübergreifend Fuß fassen.

Der Autor fliegt übrigens die meiste Zeit mit einem Skytraxx 3.0 FANET+ – außer, wenn es um seine zweitliebste Beschäftigung, nämlich das Erschließen unbeflogener Spots in exotischen Gegenden geht: Hier verrichtet schon ewig ein robustes Skytraxx 2.0+ klaglos seinen Dienst. Allerdings mag er für sowas im Moment das Hyper gar nicht mehr aus der Hand geben. ▽

Anzeige

SKYMAN

Live your adventure!

Superleichtes Equipment für Abenteurer,
XC- und Tandem-Piloten

Ultraleichte Freiheit!

www.skyman.aero

Übersichtstabelle (gelb = eigene Messungen)

Allgemeines	Skytraxx	Oudie	Hyper	SysEvolution	
Abmessungen BxHxT Gewicht / Akku (mAh)	120 x 107 x 25 350g / 6.800	136 x 85 x 24 379g / 9.600	70 x 107 x 18 135g / 2.800	170 x 112 x 15 282g / 3.400	
echte Hardwaretasten	4	-	6	-	
Massenspeichermodus	ja	ja	ja	-	
Connectivity	2xUSB, Wifi ⁽¹⁾	USB, BT	USB, Wifi, BT	USB, Wifi, BT ⁽²⁾	
Lade-/Datenverbind.	Micro-USB	Mini-USB	Micro-USB	Mini-USB	
Sensoren	Drucksonde, Inertialsystem, Magnetkompass	Drucksonde, Inertialsystem	Drucksonde, Inertialsystem ⁽³⁾	Drucksonde, Inertialsystem, Magnetkompass	
Vernetzung	FANET+ ⁽⁴⁾ , OGN ⁽⁵⁾	OGN/Livetrack24 ⁽⁵⁾	-	-	
Anmerkungen	(1) erfordert WLAN-Stick (2) zum Testzeitpunkt noch nicht verfügbar (3) Inertialsystem nur im Flug wirksam (4) optional, nachrüstbar (5) erfordert Handy/Router (Skytraxx per Wifi + Hotspot, Oudie per BT + Android-App)				
Anzeigen/Funktionen	Skytraxx	Oudie	Hyper	SysEvolution	XCTrack
Auflösung / Größe Displaytyp	640x480 / 4.3" Farbe	480x272 / 5.0" Farbe, LCD	480x640 / 3.5" Farbe, TFT	800x600 / 6.0" 16 Graust., elnk	variabel
Anzahl Flugseiten	beliebig	2	3	beliebig	beliebig
Seitentrigger	Thermik, Luftraum	-	Thermik	-	Thermik, Comp
Anzahl Elemente pro Seite	fast beliebig*	beliebig	7 / 4+4	20**	beliebig
einstellbare Kartengröße	ja	-	-	ja	ja
einstellbare Buttonaktionen	6***	>12	-	5	-
Feldanpassung am Gerät	Menü	Menü	direkt (Touch)	-	Menü
Felder/Elemente****	55	57/89	21	44	
Terrain / Karten Format	2D / ja proprietär, XCM	2D / ja proprietär	2D / ja proprietär	2D, 3D / ja proprietär	2D / ja OSM
kombinierte Windanzeige	ja	ja	ja	ja	ja
Historien	Höhe, Vario	-	-	Höhe, Vario	Höhe
erweiterte Kompassrose	ja	-	ja	-	-
Seitenansicht & Gleitwinkel	ja	ja	-	ja	-
Zentrierhilfe	ja	ja	ja	ja	ja
FAI-Assistent	ja	ja	-	ja	ja
OLC-Optimierung	ja	ja	-	-	ja
Polarenberücksichtigung	-	ja	ja	-	ja
Wettkampffunktionen	ja	ja	-	-	ja
Luftverkehr/Teamflugradar	ja	ja	-	-	ja
Anmerkungen	* 8x8 Raster, aber größere Elemente sinnvoll ** incl. Rahmen und Labels *** auf 2 Hardwaretasten; mehr mit optionaler Fernbedienung **** Auswahl: ohne Kartenelemente, verschiedenen Größen/Einheiten zählen einfach				
Batterielaufzeit	Skytraxx*	Oudie	Hyper	SysEvolution	
bei voller Helligkeit	11:46 / 09:42	18:45	9:12	entfällt	
bei 60% bzw. Automatik	-? / 19:20	entfällt	15:27	>24:00**	
Anmerkungen	* ohne USB-Erweiterung sowie ohne / mit aktiviertem FANET+ ** Messung nach 24h abgebrochen				

Mit leichtem Gepäck

Der Trend zu leichter Ausrüstung macht auch vor Gleitschirm-Rucksäcken und Innenpacksäcken nicht halt. Nur wer beides gut miteinander kombiniert, erreicht mit geringem Gewicht einen verbesserten Tragekomfort.

Text und Bilder: Lucian Haas

Die X-Alps haben es vorge-macht: Man kann auch eine komplette Flugausrüstung mit Liegegurtzeug, Schirm, Helm und Instrumenten in einem kleineren, leichten Rucksack unterbringen. Vorbei sind die Zeiten, da sich Piloten mit 120-Liter-Packsack-Ungetümen und 20 Kilogramm Gewicht auf dem Rücken zum Startplatz hieven mussten. Der Trend zur Leicht- und Semi-Leicht-Ausrüstung für Hike-and-Fly ist nicht nur bei Schirmen und Gurtzeugen mittlerweile zum Mainstream geworden. Auch bei Packsäcken lassen sich Volumen und Gewicht einsparen. Immer mehr Hersteller haben Light-Packsäcke mit teils deutlich unter einem Kilogramm Gewicht



↑ Bei Hike-and-Fly Touren ist ein kompakter Rucksack wichtig, um die Ausrüstung gut auf die Berge tragen zu können. // Foto: Neo



Der Solide: Das Modell Eyrie light von Sky entspricht vom Grundschnitt her einem klassischen Gleitschirm-Packsack, kommt aber mit cleverer und dennoch stabiler Materialwahl auf ein Gewicht von 760 Gramm. Eine gute Option für Gurtzeuge mit Sitzbrett.



Der Ultraleichte: Mit dem Summiteer bietet UP einen klassischen Schnitt des Packsackes, setzt aber auf dünnes Nylontuch und schmale Bänder zur Gewichtseinsparung – mit Kompromissen bei der Haltbarkeit. Der Sack bringt nur 385 Gramm auf die Waage.

und typischerweise 80 bis 90 Liter Volumen in ihrem Portfolio (einige Beispiele s. Fotos). Sie können eine moderne, leichte Flugausrüstung gut fassen. Allerdings gibt es Unterschiede in den Konzepten. Fünf Punkte, auf die man achten sollte, um am Ende sowohl einen hohen Tragekomfort als auch Alltags-tauglichkeit zu erreichen:

1. Gewichtsreduktion ist nicht alles

Bei vielen Piloten hält sich der Glaube, dass ein verringertes Gewicht auf dem Rücken sich automatisch leichter auf den Berg tragen lässt. Grundsätzlich stimmt das natürlich, allerdings sind dabei 300 Gramm mehr oder weniger, die unterschiedlich leichte Packsackmodelle auf die Waage bringen, kaum entscheidend. Viel wichtiger ist, dass der Packsack die Ausrüstung so fassen kann, dass das Gewicht möglichst nah an bzw. über den Schwerpunkt des Körpers auf Höhe der Hüfte gebracht wird. Erst dann ist ein längerer ermüdungsärmerer Aufstieg möglich – man muss nicht ständig vornübergebeugt laufen, weil einen das Gewicht weniger stark nach hinten zieht. Bestimmend hierfür sind zum einen die Form des Packsacks, zum anderen die Möglichkeit der Kompression, um den Inhalt weniger nach hinten ausladen zu

lassen. Als Drittes muss die Ausrüstung entsprechend im Sack stapelbar sein, damit nicht die schwersten Brocken am weitesten entfernt vom Körper zu liegen kommen. Vor jedem Kauf ist deshalb eine Packprobe mit der eigenen Ausrüstung empfehlenswert! Ideal ist, wenn die Ausrüstung den Sack vor allem in der Höhe voll ausfüllt.

2. Besser hoch und schmal

Bei klassischen Bergrucksäcken zum Wandern hat sich schon vor Jahrzehnten die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein schmalerer, höherer Schnitt den Tragekomfort entscheidend verbessert. Denn alles Gewicht, das ich im Packsack nicht nach hinten, sondern nach oben draufpacke, sitzt automatisch näher an der Senkrechten über dem Körperschwerpunkt. Das ermöglicht einen aufrechteren, weniger ermüdenden Gang. Auch bei leichten Gleitschirmpacksäcken gibt es immer mehr Modelle, die dieser Grundidee folgen. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass ein schlanker Zuschnitt nicht mit jeder Ausrüstung kompatibel ist. Voluminösere Gurtzeuge mit breiten Sitzbrettern sprengen in der Regel von vornherein die entsprechenden Maße. Hier wird man den Kompromiss eingehen müssen, einen etwas breiteren Packsack zu wählen, dessen Inhalt man so

gut wie möglich mit den Kompressionsriemen eng an den Körper zieht. Für sitzbrettlöse Leicht-Liegegurtzeuge sind hoch und schmal geschnittene Säcke hingegen ideal.

3. Kompression, aber richtig

Die meisten Gleitschirm-Rucksäcke haben an ihren Seiten Kompressionsriemen, mit denen sich zum einen das Volumen des Sackes regulieren lässt. Zum anderen kann man darüber den Abstand der Ladung zum Körperschwerpunkt reduzieren. Deshalb gilt die Grundregel: Je stärker ein Packsack sich mit der Ausrüstung darin noch komprimieren lässt, desto besser. Allerdings ist zu beachten, dass die Zugkräfte der Kompressionsriemen nicht nur punktförmig, sondern auf einer möglichst breiten Fläche des Packsackes eingeleitet werden. Bei einer stark punktförmigen Belastung kann sonst leicht ein Knick in der Rückenpartie entstehen, was dem Tragekomfort abträglich ist. Die Kompression ist dann kontraproduktiv. Drei statt zwei auf die Packsackhöhe verteilte Kompressionsriemen führen in der Regel zu einem besseren Ergebnis, selbst wenn das ein paar Gramm mehr Gewicht ausmacht. Erstrebenswert ist auch, dass die Kompression nicht nur den unteren, sondern möglichst auch den oberen Bereich eines >



Der Variable: Der Hike 80 von Skywalk folgt der Devise „etwas schmäler, dafür höher“. Dank eines Rollverschlusses lässt sich das Volumen an unterschiedliche Füllstände anpassen und so eine stets kompakte Form erreichen. Das Gewicht beträgt 530 Gramm.



Der Kompakte: Der Supair Trek light wiegt mit dünnem Segeltuch nur 385 Gramm, ist aber dank durchdachter Verstärkungen recht robust und erreicht einen besonders hohen Tragekomfort. Das Design hat sich schon bei diversen Hike-and-Fly-Rennen bewährt.



Der Edle: Der Lite Bag des französischen Herstellers Neo wartet mit Dyneema verstärktem Ripstop-Gewebe, metallenen Schnallen und einer inneren Kompression für den Schirm auf. Die 90-Liter-Variante kommt auf 750 Gramm Gewicht.

Rucksackes erfasst. Dieser wölbt sich in der Regel am weitesten nach hinten aus und sollte deshalb so nah wie möglich an den Körper gezogen werden können. Je höher und schmaler ein Rucksack geschnitten ist, desto weniger sind zusätzliche Kompressionsriemen gefragt. Manche Modelle sind per se so eng, dass man die Ladung schon beim Packen zusammenpressen muss, um den Sack überhaupt schließen zu können. Dafür sitzt dann alles sehr kompakt.

4. Steife Rückenpartie

Neben der Position der Ladung zum Körperschwerpunkt ist auch eine möglichst steife Rückenpartie des gepackten Sackes für den Tragekomfort entscheidend. Nur dann lässt sich ein Großteil der Last ergonomisch auf den Hüftgurt übertragen, um die Schultern zu entlasten. Klassische Trekking-Rucksäcke besitzen dafür häufig im Rücken ein extra

Gerüst aus versteifenden Kunststoff- oder Aluminium-Latten. Bei Gleitschirm-Packsäcken ist das wenig praktikabel, weil sich die Säcke dann nicht mehr klein genug zusammenrollen lassen, um sie im Gurtzeug zu verstauen. Als Abhilfe lohnt es sich, in einen passenden, engen Innenpacksack für den Gleitschirm zu investieren. Dieser sollte so geschnitten sein, dass der gefaltete Schirm darin zu einem recht steifen Block komprimiert wird. Auch hierfür gibt es mittlerweile verschiedene Konzepte (s. Kasten Innenpacksäcke als Tragehilfe). Im Rucksack sollte man den Kompressions-Innenpacksack direkt am Rücken platzieren. Dort erfüllt er dann eine Doppelfunktion: Er dient als versteifendes Element und Polster zugleich.

5. Verstärkungen

Leichttrucksäcke erreichen das geringere Gewicht zum einen durch ihr kleineres Volu-

men, zum anderen durch den Einsatz von leichteren, d.h. in der Regel dünneren Stoffen. Manche Modelle sind gar aus dem gleichen leichten Ripstop-Nylontuch wie Gleitschirme gefertigt. Das kann zu Lasten der Haltbarkeit gehen. Bei der Auswahl eines Packsackes sollte man darauf achten, dass dieser zumindest an den stärker beanspruchten Stellen ausreichend verstärkt ist, z.B. durch einen dickeren Cordura-Stoff, eine doppelte Verarbeitung sowie doppelte oder umsäumte Nähte. Verstärkungen sind nicht nur am Boden, sondern auch in den unteren Seitenpartien sinnvoll, mit denen man beim Abstellen des Sackes schnell einmal an Steinen oder Stöcken entlang reiben kann. Ein Riss an diesen tragenden Stellen kann einem schnell die schönste Hike-and-Fly Wanderung verderben.

Kleinere Schäden an anderen Stellen kann man im Notfall gut mit Gleitschirm-Klebesegel flicken. ▽

Anzeige



Punk EN-B
Time for Change

BRUCE GOLDSMITH DESIGN

www.flybgd.com/de

Innenpacksäcke als Tragehilfe

Klassische Innenpacksäcke sind eher groß und weit geschnitten, um den Schirm einfach darin unterbringen, aufbewahren und schützen zu können. Doch Innenpacksäcke können noch eine weitere Funktion erfüllen: als Formgeber und stützendes Element beim Tragen des Rucksackes mit der Ausrüstung. Daher empfiehlt es sich, einen Innenpacksack zu wählen, der den Schirm deutlich enger fasst und am besten sogar komprimiert. So erhält man ein kleines und vor allem steifes Paket. Am Rücken eines passenden Rucksackes platziert, lässt sich der Tragekomfort der gepackten Ausrüstung deutlich steigern. Innenpacksäcke mit einer guten Kompression gibt es in verschiedenen Ausführungen am Markt. Sie unterscheiden sich vor allem in der Packweise.

Die erste Variante ist im Grunde ein etwas knapper geschnittener klassischer Innenpacksack, der zusätzlich an den Seiten mit einem Reißverschluss versehen ist. So lässt sich das Volumen im gepackten Zustand deutlich reduzieren. Ein typisches Beispiel ist der Compressbag von Advance.

Variante zwei ist eine Abwandlung klassischer Concertina- bzw. Zellenpacksäcke. Hier wird der Schirm der Länge nach Zelle auf Zelle in eine Art Stoffschlauch eingelegt und dann an vorgegebenen Stellen gefaltet. Am Ende wird dieses Päckchen wiederum mit einem rundum laufenden Reißverschluss kompaktiert. Der Concertina Compress von Gin ist ein typischer Vertreter dieser Klasse.

Als dritte Option bieten sich die 50/50-Säcke von Airdesign an. Es handelt sich um Zellenpacksäcke in halber Länge, die mit einem zentralen Reißverschluss geschlossen werden. Einmal gefaltet und mit zwei angenähten Kompressionsbändern gehalten, erreichen auch sie eine sehr kompakte und stabile Form.

Alle drei Varianten haben sich in der Praxis bewährt. Für welche man sich entscheidet, sollte man vom verwendeten Rucksack abhängig machen. Der Concertina Compress zum Beispiel ergibt ein etwas schmaleres und dafür längeres Packmaß, das gut zu entsprechend lang geschnittenen Rucksäcken passt.



Der Compressbag von Advance ist ein klassischer Innenpacksack mit seitlichen Reißverschlüssen, um den Schirm zu komprimieren.



Der Concertina Compress von Gin ist ein leichter Zellenpacksack mit Kompression, der sich für schmal und hoch gebaute Packsäcke empfiehlt.



Airdesigns Airpack 50-50 ist ein Zellenpacksack in halber Länge, der mit zwei angenähten Riemen sehr gut kompaktiert werden kann.

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

Performance
Center

HOTSPORT.de

Frankfurt
Ronneburg

20 WOCHE
REISEN

PREMIUM
SCHULUNG

E-MOTOR &
FORTBILDUNG

Namibia, Südafrika,
Portugal, Südtirol, Annecy,
Ölü-Deniz, Tarifa...
TINYURL.COM/ZGTV6QP

Jeden Samstag Kurs für
Beginner! Ronneburg
(20 km östl. Frankfurt)
TINYURL.COM/Z2ZBWLH

Sicherheitstraining,
Streckentraining, Technik
Refresher Kurse, Motorkurse
TINYURL.COM/ZTJGP93

www.hotspot.de • Tel. 06421/12345 • info@hotspot.de



Wetterlagen im Alpenraum

Auszug aus einer Geographie-Bachelor-Arbeit

Text: Paul Nagl





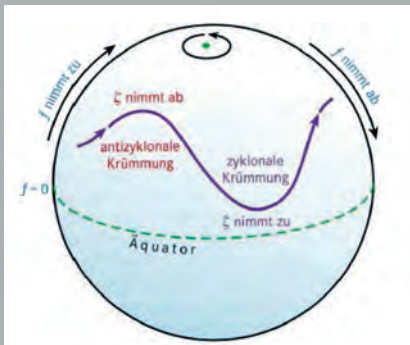
Es existiert eine unendliche Anzahl von Wetterlagen in den Alpen und keine dieser Wetterlagen ist identisch mit einer anderen. Keine Wetterlage tritt folglich in der exakt gleichen Form ein zweites Mal auf. Trotzdem können die Witterungsverhältnisse im Alpenraum, ähnlich wie die Großwetterlagen Europas, zum besseren Verständnis klassifiziert und einer sich ähnelnden Gruppe von Wetterlagen zugeordnet werden. Je größer die Anzahl an Klassen, desto präziser können die entsprechenden Wetterlagen beschrieben werden. Dies geht allerdings auf Kosten der Übersichtlichkeit. Im Folgenden sollen also lediglich antizyklonale und zyklonale Wetterlagen unterschieden werden, um einen groben Überblick über typische Wetterlagen in den Alpen zu geben.

Antizyklonale Wetterlagen in den Alpen

Antizyklonale Wetterlagen manifestieren sich durch einen hohen Luftdruck in den bodennahen Schichten. Das Resultat einer solchen Hochdruckwetterlage im Alpenraum ist meist sonniges und trockenes Wetter. Allerdings unterscheidet man zwischen dynamischen und thermischen Hochdruckgebieten.

Dynamische Hochdruckgebiete

Dynamische Hochdruckgebiete entstehen durch die Ansammlung von warmer und relativ trockener Luft in der Höhe (z.B. Azorenhoch). Dies geschieht aufgrund der sogenannten Rossby-Wellen des Jetstreams. Die Temperaturunterschiede zwischen der tropischen Warmluft und der polaren Kaltluft sind nicht überall gleich groß. Diese Temperaturunterschiede der aufeinandertreffenden Luftmas-



© PAUL NAGL

Abb. 1: Mechanismus der Rossby-Wellen in der Höhenströmung
(= Corioliskraft; = Vorticity)

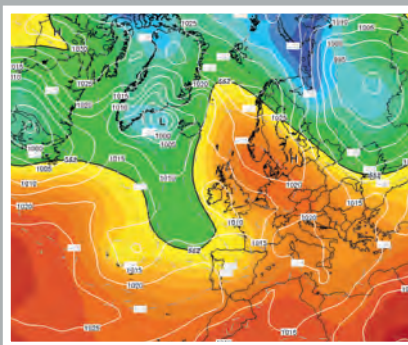


Abb. 2: Karte mit Bodendruck-Isobaren und farblich definiertem Geopotential (grob durchschnittliche Luftmassentemperatur vom Boden bis in 5.500 mNN. Grün/blau Kaltluft, rot/orange Warmluft). Der mäandrierende Jetstream verläuft entlang der schwarzen Linie und bildet einen Trog (Kaltluft) über der Biskaya und ein dynamisches Hoch (Warmluft) über Nordeuropa aus.

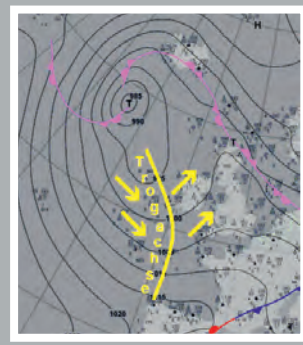


Abb. 3: Trogachse im Bodendruckfeld

© VOLKER SCHWANZ



sen bewirken verschiedene Windgeschwindigkeiten, die wiederum leichte Turbulenzen im Jetstream nach sich ziehen. Die Turbulenzen bewirken, dass der Jetstream leicht nach Norden und nach Süden mäandert und die Rossby-Wellen gebildet werden (s. Abb. 1). Beugt sich der Jetstream nach Süden aus, so nennt man das einen Höhentrog. In einem Höhentrog haben die Strömungslinien (Isohypsen) eine stärkere Krümmung. Aufgrund der Krümmung werden die Luftmassen vor der Trogachse etwas abgebremst. Aufgrund des Konvergierens der Luftteilchen kommt es zu einem Luftmassenstau. Dieser Luftmassenstau wird durch Subsidenz kompensiert, also durch das großräumige Absinken der Luftpakete. Das hat einen höheren Luftdruck am Boden zur Folge und das Resultat einer solchen Subsidenz ist ein dynamisches Hochdruckgebiet.

Thermische Hochdruckgebiete

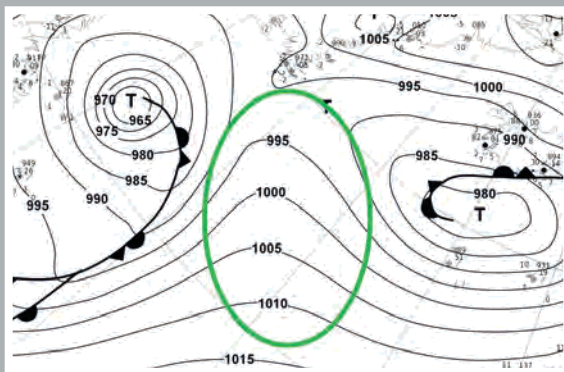
Anders als beim dynamischen Hochdruckgebiet entsteht ein thermisches Hochdruckgebiet nicht aufgrund der durch den Jetstream erzeugten Subsidenz (Absinken von Luftmassen), sondern durch das Abkühlen der Luft. Häufig geschieht dies über dem europäisch-asiatischen Kontinent (z.B. beim Sibirien- oder Russlandhoch). Im Winter kann sich allerdings auch in den Alpen die Erdoberfläche stark abkühlen und ein thermisches Hochdruckgebiet erzeugen.

Zwischenhoch

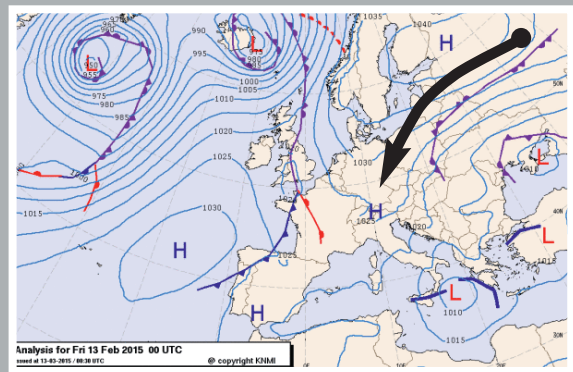
Dynamische und thermische Hochdruckgebiete rufen verschiedene Wetterlagen in den Alpen hervor. Eine für die Alpen typische Wetterlage ist das sogenannte Zwischenhoch. Während über Nord- und Mitteleuropa immer wieder Frontensysteme von West nach Ost vorbeiziehen, herrscht über dem Mittelmeerraum häufig Hochdruck vor. Zwischen den Frontdurchgängen der Tiefdruckgebiete kann vorübergehend das Mittelmeerhoch den Alpenraum beeinflussen. Durch das Ausdehnen der Luftmassen aus dem Mittelmeerraum kommt es nun folglich zu einem Zwischenhoch. Ein solches Zwischenhoch dauert meist nur etwa ein bis zwei Tage an.

Rückseitenwetter

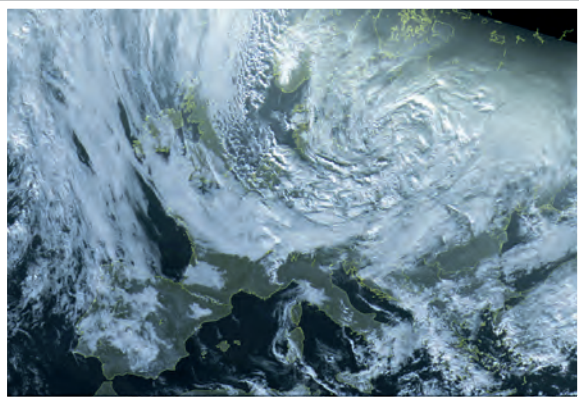
Eine weitere, typisch antizyklonale Wetterlage für die Alpen ist das postfrontale Hochdruckgebiet (Rückseitenwetter). Eine solche Wetterlage stellt sich nach dem Durchgang einer Front an der Rückseite des Tiefs ein. Hierbei handelt es sich zunächst um ein Zwischenhoch, das sich allerdings nun mit dem Azorenhoch verbinden kann. Im Idealfall entsteht daraus eine stabile Hochdrucklage. Das postfrontale Hochdruckgebiet ist durch freundliches, aber relativ kühles Wetter charakterisiert, denn von Nordosten her erreichen häufig trockene und kalte Luftmassen die Alpen. Die antizyklonale Wetterlage >



Zwischenhoch schiebt sich zwischen zwei Atlantik-Tiefs.



Russlandhoch steuert sibirische Kaltluft bis in den Alpenraum.



Nordföhn mit Wolkenstau (Nordstau) am 4. Januar 2017:
Im Lee der Alpen reichte der wolkenfreie Raum bis nach Süditalien

bleibt solange wetterbestimmend, bis es vom nächsten atlantischen Tief abgelöst wird. Da sich Hochdruckgebiete nur sehr langsam verlagern, können diese Schönwetterperioden über mehrere Tage und sogar Wochen anhalten. Die eben beschriebenen Fronten ziehen aber nicht zwangsläufig ein Zwischenhoch nach sich. Häufig kommt es stattdessen zu einer Staulage an der Alpennordseite, dem sogenannten Nordstau (s. Abb. 6). Da der Nordstau Folge einer zyklonalen Wetterlage ist, wird er später genauer erläutert.

Azorenhoch

Das oben bereits genannte Azorenhoch stellt häufig, auch in Kombination mit dem nordafrikanischen Hoch, eine weitere typisch antizyklonale Wetterlage im Alpenraum dar. Beide dieser Hochdruckgebiete sind dynamischen Ursprungs, das heißt sie entstehen aus dem Zusammenströmen warmer Luft in der Höhe. Der hohe Luftdruck breitet sich nun also von Südwesteuropa, bzw. von Nordafrika in Richtung Mitteleuropa aus. Die warmen Luftmassen aus der Höhe setzen sich im Sommer meist bis zum Boden durch, wohingegen es im Winter aufgrund von Kaltluftseen am Boden zu Inversionswetterlagen und damit zu Nebel- und Hochnebelbildung kommt.

Russland-Hoch

Zu guter Letzt ist als typisch antizyklonale Wetterlage noch das Sibirien-/oder Russland-Hoch zu nennen, das sich oft auf den Alpenraum auswirkt. Hierbei handelt es sich um ein thermisch entstandenes Hochdruckgebiet, das sich im Winter durch die Ansammlung kalter Luftmassen über dem russischen Kontinent bildet. In den Alpen wirkt sich diese Wetterlage durch sehr kalte, trockene Luft aus. Aufgrund der trockenen kontinentalen Luftmasse kommt es meist nicht zur Nebelbildung.

Zyklonale Wetterlagen in den Alpen

Während einer zyklonalen Wetterlage (Tiefdrucklage) ist der Luftdruck an der Erdoberfläche gering und nimmt nach außen hin zu. Erklären lässt sich diese Druckverteilung erneut durch das Mäandern des Jetstreams. Hinter der Trogachse des Jetstreams nimmt die Krümmung der Stromlinien schnell ab und die Strömungslinien divergieren. Dadurch werden dort mehr Luftmassen abtransportiert, als ei-

gentlich vorhanden sind und ein Luftmassendefizit entsteht. Als Ausgleich strömen Luftteilchen gemäß der Corioliskraft gegen den Uhrzeigersinn von unten her nach. Die aufsteigenden Luftmassen lassen den Luftdruck am Boden fallen und es entsteht ein Tiefdruckgebiet. Im Wesentlichen lassen sich zwei für die Alpen relevante Tiefdrucksysteme unterscheiden. Zum einen Tiefdruckgebiete über West- und Nordeuropa, deren Fronten auch die Alpen beeinflussen und zum anderen Tiefs, die sich über dem Mittelmeer bilden. Welche konkreten Auswirkungen ein bestimmtes Tief auf das Wettergeschehen in den Alpen hat, ist auch stark von der komplexen Orographie des europäischen Kontinents abhängig. Europa besteht aus einer Vielzahl von Halbinseln, besitzt hohe Gebirge wie die Alpen, und hat ein relativ warmes Meer (Mittelmeer) im Süden des Kontinents. Abgesehen davon sind die konkreten Auswirkungen einer Front in den Alpen zudem von Faktoren wie der Anströmungsrichtung, dem Feuchtegehalt und der Labilität der Luftmassen abhängig. Die Wichtigkeit der Anströmungsrichtung kann mit Hilfe des oben bereits genannten Nordstau-Phänomens erklärt werden. Ein Nordstau kommt zustande, wenn sich eine Front aus nordwestlicher Richtung den Alpen nähert. Diese mit viel Feuchte angereicherte Meeresluft führt an der Front des Tiefdrucksystems zu Wolken- und Niederschlagsbildung. Trifft diese Front nun auf die Alpen, so kommt es luvseitig zu Staueffekten und im Lee weht sehr oft der Föhn, wobei die abtrocknenden Föhneffekte auf der Leeseite zu Wolken- und Niederschlagsauflösung führen.

Der Großteil der für die Alpen relevanten Frontensysteme ist atlantischen Ursprungs. Bei einer Front aus Nordwest (meist verbunden mit einem Tief über dem Nordatlantik oder Nordwesteuropa) fällt an der Alpensüdseite durch Nordföhn nur wenig Niederschlag, während es an der Alpennordseite aufgrund der Stausituation zu ergiebigen Niederschlägen kommt. Entsteht ein Tiefdruckgebiet über dem Atlantik oder Südwesteuropa, so kreuzt die daraus resultierende Front die Alpen meist aus westlicher Richtung, was inneralpin häufig mit Südwestwind verbunden ist. Die Luftmassen des Tiefdrucksystems reichern sich hierbei über dem Mittelmeer mit Feuchtigkeit an. Die Folge sind Niederschläge auf der Alpensüdseite. Bei einer Front aus Südwest (mit einem Tief über der Iberischen Halbinsel oder dem westlichen Mittelmeer) kommt es ebenfalls an der gesamten Alpensüdseite zu Stauniederschlägen, wobei ein Großteil des Niederschlags sich bereits in den Voralpen abregnet. Diese Wetterlage mit einer Front aus Südwest ist im Winter häufig mit starken Schneefällen auf der Alpensüdseite verbunden. Generell kann gesagt werden, dass Fronten aus südlichen Richtungen grundsätzlich mit Tiefdrucksystemen über dem Mittelmeer und Fronten aus nördlichen Richtungen mit atlantischen Tiefdrucksystemen verbunden sind. Lediglich Fronten aus Ost oder Südost kommen relativ selten vor.

Genua-Tief

Bei der Entstehung von Zyklonen im Winter spielt neben der Lee-Zyklogense (Eindreihen der Strömung im Lee von Gebirgszügen) insbesondere das Mittelmeer eine entscheidende Rolle, da es im Vergleich zum Atlantik wesentlich wärmer ist. Kalte Luftmassen, die nun in den Mittelmeerraum vorstoßen, entwickeln einen starken

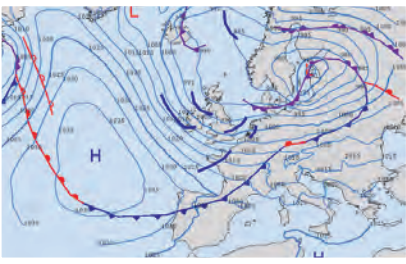


Abb. 7a

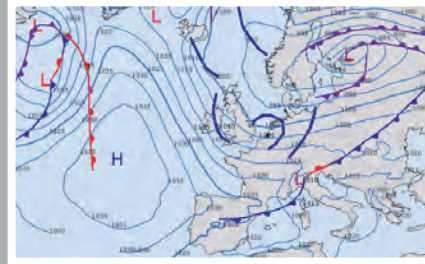


Abb. 7b

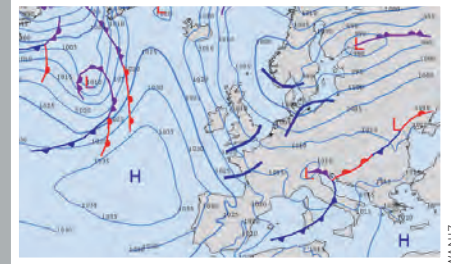


Abb. 7c

VOLKER SCHWANZ

Abb. 7a-c: Entwicklung eines Genua-Tiefs

thermischen Gradienten, verbunden mit hoher Instabilität und Verdunstung. Dadurch kommt es zur Bildung starker Tiefdruckgebiete, die sich mit viel Feuchtigkeit aus dem Mittelmeer anreichern. Die Kaltluft, die die Tiefdruckentwicklung (Zyklogenese) maßgeblich antreibt, fließt meist über das Rhônetal zwischen den Alpen und dem Zentralmassiv direkt ins westliche Mittelmeer. Viele Tiefdruckgebiete entstehen demzufolge über dem Golf von Genua oder über der nördlichen Adria.

Die Mittelmeertiefs sind im Vergleich zu atlantischen Tiefs sehr viel kleiner, besitzen jedoch eine sehr starke Drehbewegung (Vorticity). Die aus dem Mittelmeerraum stammenden Tiefdruckgebiete verlagern sich nach ihrer Zyklogenese in der Regel vom westlichen Mittelmeer in Richtung Nordosten über die Südalpen weiter nach Osteuropa. Man spricht hierbei von der sogenannten B-Wetterlage. Trifft ein Mittelmeertief auf die Alpen, so kommt es an der Alpensüdseite verstärkt zu Stauniederschlägen.

Übergangslage

Eine weitere, gelegentlich auftretende Wetterlage in den Alpen stellt die sogenannte Übergangslage dar. Man spricht von einer Übergangslage, wenn sich der Wettereinfluss in den Alpen von einem Hoch zu einem Tief oder anders herum verlagert, bzw. wenn sich die Alpen genau am Übergangsbereich von einem Tiefdruck- zu einem Hochdruckgebiet befinden. Eine klassische Übergangslage entsteht häufig beim Übergang von einem russischen Hoch im Osten Europas zu einem atlantischen Tiefdruckgebiet über Westeuropa. Hierbei gleitet die warme, feuchte Luft des Tiefdruckgebiets auf die kalte, bodennahe Luft des Russlandhochs auf. Die Folge sind Schneefälle bis in tiefe Lagen. Umgekehrt kann bei der Auflösung eines Mittelmeertiefs eine Hochdruckbrücke zwischen dem Azorenhoch und dem Russlandhoch entstehen, die aufgrund der östlichen bis nordöstlichen Anströmung mit sehr trockener und sehr kalter Luft im Alpenraum verbunden ist. ▽

Anzeige

Online & in unserem Laden
am Schliersee:

15% Rabatt*
Code: **FLY15**

Einfach registrieren,
Newsletter abonnieren
und Promotion-Code angeben.

funktionelles.de
DEIN AUSRÜSTER FÜR
berg sport outdoor

ORTOVOX

MAMMUT

FJALL RAVEN

icebreaker

MSR

OAKLEY

adidas

CAMELBAK

Lowe alpine

EVOX

SUUNTO

THERMA-REST

patagonia

JAL

LEKI

POLAR

KOMPERDELL

MONS ROYALE
MERINO

DAINESE

Buff

LA SPORTIVA

PETZL

GIRO

MET

deuter

Black Diamond

VICTORINOX

TUBBS
SNOWSHOES

THE NORTH FACE

PIEPS

* auf die UVP des Herstellers.
Rabattbedingungen unter www.funktionelles.de/rabatte



SauerlandAir

Gefährdung von Fluggeländen

Der Verein SauerlandAir bittet alle Piloten eindringlich, sich in den Fluggeländen an die Regelungen und Überflugverbote zu halten. Beim aktuellen Anlass sind Piloten über gesperrte Gelände geflogen (Wildpark Willingen), oder haben fremde Grundstücke (Fort Fun) betreten. Der Vorstand musste sich bei den Eigentümern rechtfertigen und entschuldigen, die letzte Konsequenz sind komplette Geländeschließungen. Der Verein behält sich Startverbote und Ausschluss von Mitgliedern vor, um dies zu vermeiden. Daher nochmal der Appell an ALLE Piloten, sich in Fluggeländen an die Regeln zu halten, das Fehlverhalten einzelner Piloten schadet allen, wenn deswegen Gelände geschlossen werden!

Beteiligung an Feuerwehr-Notfallausrüstung

Der Verein hat sich am Neukauf spezieller Rettungsgeräte der Feuerwehr Bruchhausen beteiligt. Diese werden gelegentlich benötigt, um Gleitschirmflieger bei Baumberührungen sicher zu bergen. Dennoch sollte jeder Pilot die sogenannte Rettungsschnur dabei haben, um geeignete Seile und Befestigungs-ausrüstungen sicher aufzunehmen.

Burkhard Schulte

www.sauerlandair.de



Ostallgäuer Gleitschirm- und Drachenflieger

Ostallgäu-Cup

Im Mai fand der erste Ostallgäu-Cup am Breitenberg in Pfronten statt. Organisiert wurde der Wettbewerb vom gleichnamigen Verein mit Hilfe des Partnervereins Stratos. Neben der sportlichen Wertung, bei der es einen XC- und einen Funcup gab, ging es um das gesellige Zusammentreffen. Zudem waren noch vier Gastvereine anwesend, unter anderem auch der Para-Air Augsburg West, der beide Wettbewerbe für sich entscheiden konnte. Wetterbedingt wurde der Funcup nach hinten verschoben und zusammen mit der XC-Wertung gestartet. Pünktlich um 16.00 Uhr waren alle Piloten wieder sicher im Ziel. Die Ostallgäuer Gleitschirm- und Drachenflieger freuen sich, dass der erstmalig in dieser Form ausgetragene Ostallgäu-Cup bei den benachbarten Vereinen gut angenommen ist. Trotz unerwartet schwieriger Bedingungen war es ein toller Tag.

Dirk Klump

www.oal-dg.de

Anzeige

Harzer Gleitschirm- und Motorschirmschule





Fliegen ist geil!
www.paracenter.com

info@paracenter.com / +49 (0) 5322 1415
Shop: Am Horn 9 / 38667 Bad Harzburg

Windenprofi seit 1990
Skyperformance Center
DHF-zertifiziertes Training



ANZEIGEN HOTLINE

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



Stratos Pfront'ner Gleitschirmflieger

30-jähriges Jubiläum

Im August 1988 gründeten 13 Personen den Pfront'ner Gleitschirmverein Stratos. Der Initiator war die Firma Firebird mit ihren Mitarbeitern in Seeg, damals ein Hersteller für Gleitschirme. Nach 2-jährigem Bestehen wurde das 100. Mitglied im Verein willkommen geheißen. Heute wird der Verein von Hans-Peter Hofmann und Robert Häußerer geführt, mit Unterstützung von sieben Vorstandsmitgliedern. Stratos war im Jahre 1988 einer der ersten deutschen Gleitschirmvereine, der ausschließlich für Gleitschirmpiloten gegründet wurde. Neue Mitglieder sind jederzeit herzlich willkommen.

Dieter Ulshöfer
<http://stratos-pfronten.de>

Delta- und Gleitschirmclub Neidlingen

Vereinsausflug in die Wildschönau

Mehr als 30 Mitglieder des DGCW trafen sich im Mai zum Vereinsausflug. Die Ausfahrt war bestens organisiert und bereits am Anreisetag wurden erste Flüge in Kössen gemacht. Danach ging es in die Wildschönau. Geflogen wurde an der Hohen Salve oder am Markbachjoch. Trotz Gewitterneigung wurden kleinere Streckenflüge realisiert. Die angesteuerten Fluggebiete, besonders das Markbachjoch, gelten als anfängertauglich, so dass auch unsere Flugneulinge auf ihre Kosten kamen. Ein gelungener Vereinsausflug, nur zufriedene Gesichter.

Jürgen Decker
www.dgcw.de



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

FlyTeneriffa
 by Darina and Andy
www.flyteneriffa.de

Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa

ganzjährig - individuell - kompetent

B-Schein-Flüge	Fortbildung
Funkbetreuung	Thermikflüge
Soaringflüge	Streckenfliegen
Groundhandling	Videoanalysen

www.FlyTeneriffa.de

Traumflug vom Woid Sin die Berg über 184 km Heimat

Vom Bayerischen Wald übers Bayerische Meer zum Schliersee

Text und Fotos: Christoph Antwerpen



↑ Straubing mit Donau

st das eine geile Linie“, um es mit den Worten von Sepp (Gschwendtner) auszudrücken. Ein homogener Bogen quer durch Bayern, über meinen Arbeitsort Eggenfelden sowie die Wohnorte Altötting und Seeon, begrenzt durch die CTR München und Salzburg. Sieht aus wie gemalt – geplant war das jedoch nicht.

Der Tag

5. Juni 2018, Ostlage, mäßig bis gute, schwachwindige Voraussetzungen für das Flachland. Ich liebäugelte mit einer geschlossenen Aufgabe. Über den Fliegerchat hatten wir uns mit Grande, alias Helmut Müller,

und Klaus Eitl in Hengersberg zum Frühlücksbriefing verabredet. Wegen etwas mehr Nordeinschlag entschieden wir uns für den Pröller bei St. Englmar. Die Thermikqualität war inzwischen – wie üblich – runterkorrigiert worden, ebenso die für mich machbaren Aufgaben.

Pröller

Vor 4 Jahren bin ich mit meinem A-Schirm nicht aus der flachen Schneise gekommen

und mehrfach im Brombeergestrüpp hängengeblieben. Was würde mich heute erwarten? Georg (Rauscher) war bereits seit einer Stunde auf Strecke. „Mist, wieder mal zu spät am Start“, also Flugaufgabe reduzieren. Das Uri ließ ich gleich mal ganz weg.

Der Flug

Nach dem Start in der Schneise dauerte es schon etwas länger, bis ich nach links die Baumwipfel überqueren konnte. Doch das Vario gab keinen Pieps von sich. Display schwarz, „Mist, vergessen einzuschalten“. Augenverdreh „Das geht ja gut los“. Trotzdem den Einstieg in den Hausbart gefunden.

Skytraxx aktiviert. Anfangs war das Steigen zäh, aber kaum über Gipfelhöhe waren komplette Kreise möglich und mit ein wenig Nachzentrieren gings mit leichtem Versatz bis auf 2.000 m. Auf der Suche nach Schirmen erkannte ich nur Marmeladenschorsch etwas höher und bereits Richtung Norden unterwegs. Ich schätzte meine Möglichkeiten ab: Der Nord war etwas kräftiger als erwartet - also keine geschlossene Aufgabe und zunächst mit dem Wind Richtung Mitterfels auf Thermiksuche. Kein einziger Bart zog durch. Vielleicht schaff ich es ja wenigstens bis zur Autobahn. Hat Tanja wohl den richtigen Riecher gehabt, sich für Büroarbeit im Bus zu entscheiden? Ich schicke ein Foto von

Die Linie passte und es ging eine halbe Stunde praktisch ohne Höhenverlust dahin. Das Streckenfieber war endgültig entfacht. Kurz vor Landau eine Passage mit wieder eher schwächelnden Verhältnissen: Ihr kennt das, jede Wolke löst sich beim Näherkommen auf. Damit war zunächst keine Basis zu erreichen. Der Thermikassistent im Skytraxx war gerade in dieser Phase eine wirklich große Hilfe. Mehrfach verließ ich einen schwächelnden Bart auf der Suche nach was Besserem, um dann doch den vorhergehenden wieder aufzusuchen. Plötzlich lag Eggenfelden vor mir. Soweit zu kommen, hatte ich mir nicht erträumt. Die Emotionen kommen hoch, einige Tränen müssen ver-

aber genau unter mir kamen mir die Propellermaschinen im Queranflug entgegen. Also rein ins Gas und in Windrichtung verdünnisieren. Fast fatal, ließ ich doch durch die leicht aufkommende Panik mehrfach steigende Luft aus. Erst nach Erreichen der südlichen Begrenzung der EDME besann ich mich wieder auf das Kurbeln. „Das war knapp.“ Ein Bart, der bis zur Basis durchzog, brachte wieder Entspannung. Und den ersten Blick auf Altötting, meine Heimatstadt! Ein Flug bis zum Wohnort - der Traum jedes Piloten, der nicht gerade am Alpenrand oder im Bayerischen Wald sein Zuhause hat. Die Frage einer Landung erübrigte sich, ein Thermikschlauch zog mich bis zur Wolke auf



Straubing in den Fliegerchat und King Karl antwortet: „Zieh durch Christoph“, was meint der damit eigentlich? Die Wolken zogen jedenfalls nicht, die Donau war kaum zu überqueren.

Straubing

Als letzte Möglichkeit den Flug zu verlängern, steuerte ich das Gewerbegebiet an der B 20 an. Nicht ganz einkalkulierend, damit in die EDMS (304 m ü.G.) abzusinken. Aber es ging auf. 418 Meter ü.G. beendete ein 4 Meter Bart meine Suche nach Landemöglichkeiten - endlich wieder Basis! Was jetzt? Mein Alpina 3 kam jetzt im Halbgas in Fahrt.



↑ Links oben: EDME Eggenfelden, rechts: das Bayerische Meer

drückt werden. Über den Chat, die Fliegerfreunde mit Filmen und Bildern auf dem Laufenden haltend, im Gegenzug immer wieder motivierende Anfeuerungen.

EDME Eggenfelden

Ein plötzlicher Signaltön riss mich aus meiner Euphorie. Drop Zone. Eggenfelden mit seiner EDME und Fallschirmsprungzone erreicht. Damit hatte ich mich noch gar nicht auseinandergesetzt! Ich hatte gute Höhe,

2.400 m unmittelbar über den Kapellplatz von Altötting hinweg - der Chiemsee war bereits zu erahnen.

Bayerisches Meer

Nicht das erste Mal erinnere ich mich an ein Gespräch mit Georg über seinen Flug vom Hausstein nach Frasdorf. Sollte Ähnliches mir auch gelingen? Ich schlüpfte durch die schmale Passage zwischen den CTRs - das Vario zeigte mir permanent den aktuellen Abstand an. Das Fliegen selbst war jetzt purer Genuss, keine Suche mehr nach dem nächsten Bart. So näherte ich mich dem Bayerischen Meer. Was für ein grandioser >

Anblick! Die weitere Flugroute war durch den zunehmend spürbaren Bayerischen und den hervorragend ziehenden Rimstinger Bart vorgezeichnet. Die zweite Innquerung des Tages auf Höhe Rosenheim. Ein Bild von Brannenburg noch an den Seppi geschickt, verbunden mit dem Dank an die Flugschule Hochries fürs großzügige Materialtesten.

Schliersee

Dann wieder Konzentration: Den Sulzberg links liegend lassend, verließ ich die Linie A8 mit eigentlich noch passablem Wolkenbild und hatte die Idee noch soarend den Tegernsee zu erreichen.

Der Talwind am Schliersee machte dieses Ansinnen jedoch unmöglich. Nach vergeblichen Versuchen ihm zu entkommen, schwebte ich am Haushamer Fußballplatz ein. Was für ein Erlebnis! Dessen Wertigkeit war mir zunächst überhaupt nicht bewusst, fiel mir der Flug ja doch ein wenig in den Schoss.

Danke an dieser Stelle allen mitfiebernden, motivierenden Freunden im Live Chat und ganz besonders an meine Freundin Tanja, die mich bereits 20 Minuten nach dem Landen mit gekühltem Landeradler empfing. 🏠



↑ Der Schliersee kommt in Sicht



ION 5 Light – kleines Gewicht, große Leistung

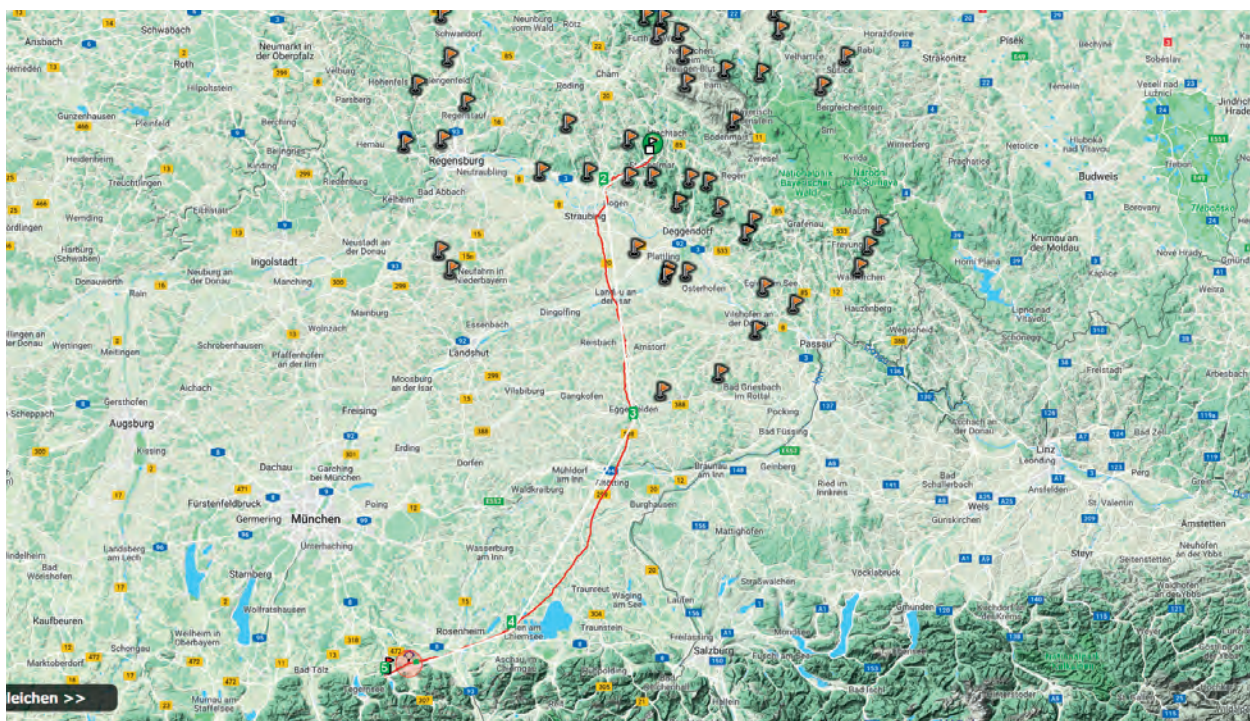
EN/LTF B, gewichtsreduzierter Wohlfühl-Intermediate

ION = hohe passive Sicherheit + hohe Leistung. Diese Formel gilt seit der ersten ION-Generation. Beim ION 5 kam neben einem erneuten Leistungszuwachs auch das präzise, agile Handling dazu – und beim ION 5 Light noch das niedrige Gewicht und das kleine Packmaß. Ein Traum für Hike & Fly, entspanntes Streckenfliegen oder Gleitschirmreisen.

Dreileiner – 51 Zellen – Streckung 5,16 – Leichtbauweise (3,65 kg / XS / 70–90 kg Fluggewicht)

www.nova.eu/ion-5-light





↑ https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=998787

Anzeigen



MASALA

lightweight allrounder
LTF09: A | EN: A

*Dieser Schirm erweitert
meinen Horizont.
Mit dem MASALA 3 wird
jeder Gipfel zum Startplatz!*

*Christin Kirst
Hilke & Fly Enthusiasten
Seitliche Teammitglieder*



Foto: Tristan Shu

PURE PASSION FOR FLYING



skywalk.paragliders



skywalkparagliders

www.skywalk.info

SKYWALK



↑ Ehlenbogen im oberen Kinzigtal

Zwei Ländle Dreiecke

Am 21.4.2018 war es soweit. Nach einigen experimentellen Flügen, Austüfteln und immer wieder Dazulernen, sollte mir mein erstes 200er Dreieck vom Schwarzwald aus gelingen.

Text und Fotos: Samuel Blocher



↑ Südschwarzwald mit Feldberg und Schluchsee

Ich startete am Oppenauer Startplatz Zuflucht. Wie oft vormittags vor Einsetzen des „Badischen Winds“ konnte ich am Horn in Ruhe Höhe machen.

Mit dabei war Tom Fischer. Zusammen überquerten wir mit gutem Steigen und gekennzeichneten Thermik den Schwarzwald nach Osten. Der Weiterflug über das Flachland zur Schwäbischen Alb war blau und mit schwachen Aufwinden bestückt. Mit Geduld und Sinn für Sightseeing verging die Strecke aber wie im Flug. Tom nahm vor lauter Sehenswürdigkeiten dann seine eigene Route zum Bodensee...

An der Alb begrüßte mich der Plettenberg mit 1a Thermik und einer schönen Cumuluswolke - einfach herrlich, wenn es über einem kondensiert! An der Wolkenbasis machte ich kehrt Richtung Südwesten. Ich wollte zeitig den Südschwarzwald erreichen. Man weiß ja nie, welche Überraschungen das Flachland bereit hält... Bei Neufra kam ich tief in Gegenwind und hatte kurz eine Bastelei, bis ich wieder vernünftig Höhe machen konnte. Der Weiterflug an Villingen-Schwenningen vorbei gestaltete sich aber ohne Probleme. Dort kam mir ein Rückenwind zugute. Der Schwarzwald saugte mich förmlich an. Es war kurz nach 15 Uhr. Mit

prächtigem Steigen konnte ich nun aufs Gas drücken. Im Schwarzwald stand eine Konvergenz mit Wolken gekennzeichnet. Dieser folgte ich erst nach Süden bis zum Titisee und danach nach Norden Richtung Heimat. Der letzte Schenkel des Dreiecks war ein Traum! Teils ging es einfach nur im Geradeausflug an den Wolken entlang. Bei Obertal verließ ich die Wolkenstraße zur Hornisgrinde, meinem letzten Wendepunkt. Mit diesem Schlenker konnte ich die Strecke noch ein Stück nach Nordwesten ausdehnen. Im Gleitflug ging es der Westkante entlang zu meinem Ausgangspunkt zurück.

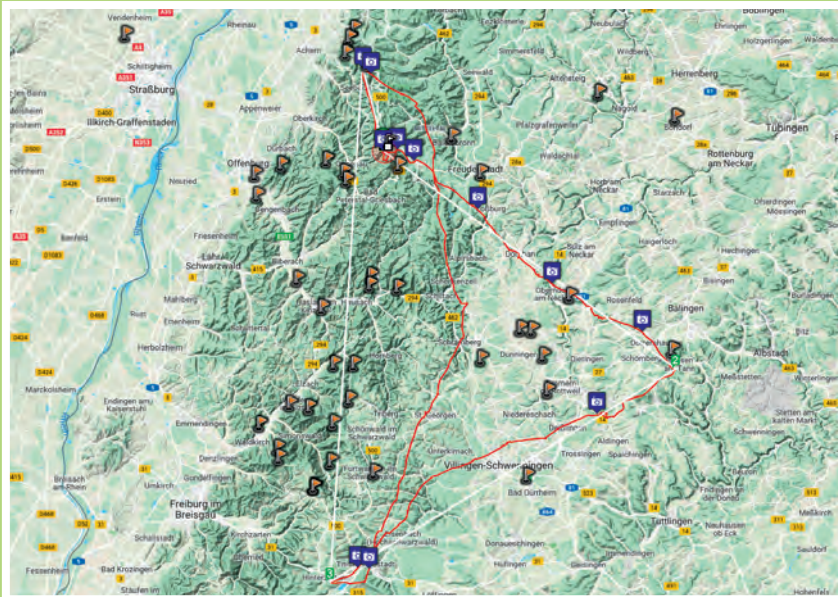
Ich war 8 Stunden und 14 Minuten in der Luft unterwegs und flog dabei ein 206 km FAI Dreieck.

Einen Monat später, am 25. Mai folgte schon das nächste große Dreieck

Ich startete wieder an der Zuflucht. Für den Tag war schwacher Ostwind vorhergesagt. Mein Plan war, im Schwarzwald zu bleiben und ein Ziel-Rück versuchen. Als ich in der Luft war, zeigten die Windräder im schwäbischen Flachland deutlich Nord-Ostwind an. So hielt ich weiter an meinem Plan fest und blieb in der windneutralen Zone mit Kurs nach Süden. Ab der Kinzigtal- >

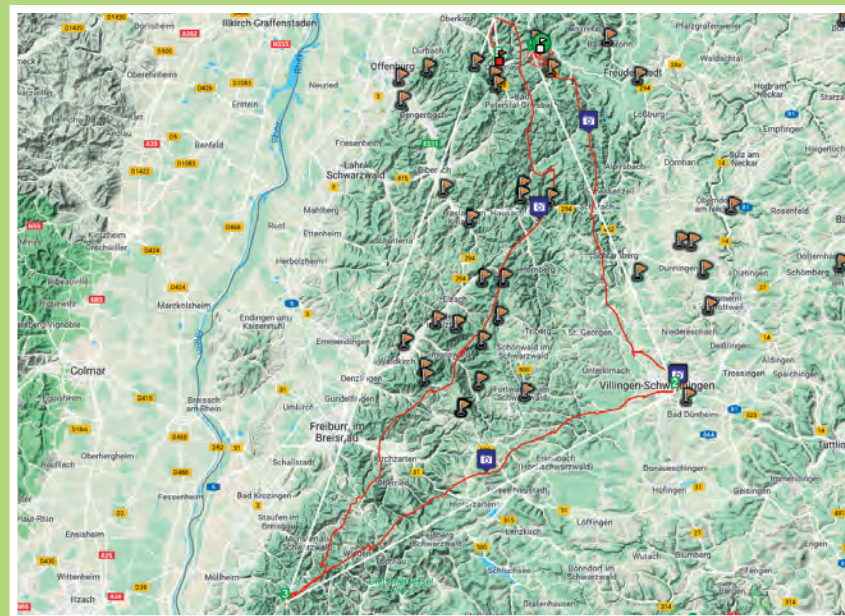


↑ Am Startplatz Zuflucht



Flugroute vom 21.4.

https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=973228



Flugroute vom 25.5.

https://www.dhv-xc.de/leonardo/index.php?op=show_flight&flightID=989947

Querung folgte ich dem Schiltachtal nach Schramberg. Von dort aus konnte ich Villingen-Schwenningen sehen. In der Gegend sah es recht thermisch aus. So entschied ich mich, doch einen kurzen Abstecher ins flache zu machen. Ich dachte, vielleicht könnte es ein flaches FAI-Dreieck geben... In der Gegend Titi-see Schluchsee fing es an auszubreiten und vereinzelt abzuregnen. Da galt es, eine Entscheidung zu treffen: östlich oder westlich daran vorbei? Ich entschied mich für die Westvariante. Da war zwar die Basis einige hundert Meter tiefer, aber ich war safe und hatte immer die Möglichkeit, im Falle weiterer Ausbreitung Richtung Westen in die Sonne ausweichen. Ich kam am Feldberg vorbei, wo noch Schnee Reste lagen, flog über den Belchen und kehrte kurz vor dem Hochblauen um. Mein Hinweg lag mittlerweile im Schatten. So wählte ich den Rückflug ziemlich westlich über Schauinsland und Kandel. Dann wurde es doch noch tricky. Ab Simonswald machte sich Nord-Ostwind bemerkbar und die Thermik war spärlich geworden. Ich kämpfte mich nach einer ausgeprägten Suchrunde langsam hoch. Bei Prechtal ging es grad so weiter. Mich versetzte es entgegen der geplanten Flugrichtung. Ich kam nur noch langsam voran und dachte nicht mehr daran, ganz zurückzukommen. Doch als ich über dem Wolfstal nochmal an die Basis kam, war mein Grinsen groß. Das Renchtal war in Reichweite! Nach über 9 Stunden Flugzeit landete ich schlussendlich glücklich aber platt in Op-penau. Es kamen dabei 208 km als FAI Dreieck zusammen.

Hintergrund

Vor Jahren dachte ich mir, die zwei Mittelgebirge Schwarzwald und Schwäbische Alb liegen optimal für ein FAI-Dreieck. Erste Versuche bestätigten dies auch. Ich flog am Schwarzwald entlang nach Süden, querte über die Baar an die Alb, und folgte dieser nach Nord-Osten. Das funktioniert sehr gut. Doch ein abendlicher

Anzeige

Vertraue den Gleitschirmprofis
 DHV zertifiziert seit 2007
 Checks & Reparaturen aller Marken!
 Herstellerbetrieb, Importeur, Servicecenter
www.kontest.eu ☎ 05321-7569006

KONTEST

GLEITSCHIRMSERVICE

für jeden Check gibt es ein kostenloses T-Shirt



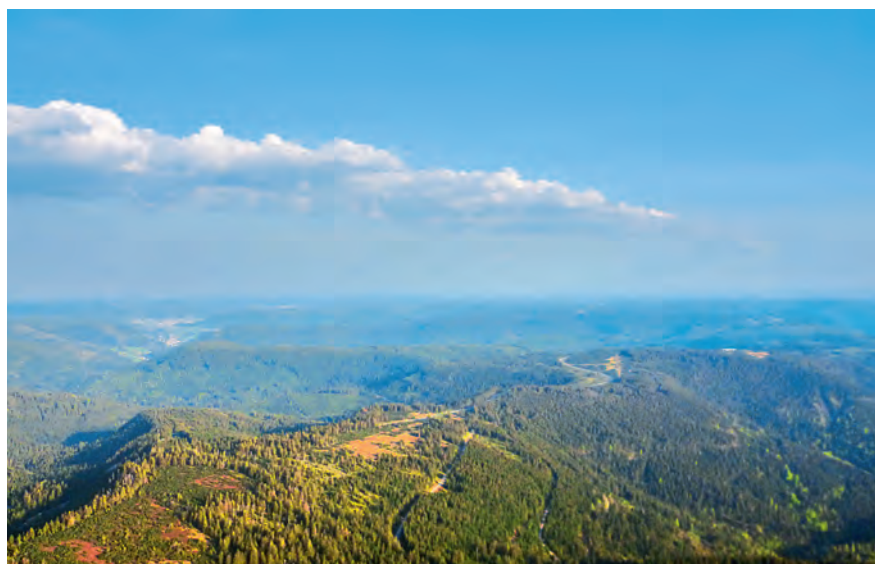
↑ Rottweil

→ Westkante mit Schliffkopf

Rückweg über das Flachland stellte sich als nicht optimal heraus. Ich musste einiges lernen über das regionale Windsystem und die Eigenheiten der zwei Mittelgebirge mit dem Flachland dazwischen.

Mit Matthias Wehrle hatte ich mich öfters unterhalten, wie ein großes Dreieck funktionieren könnte und wie man am besten den ganzen Tag ausnutzen kann. Dabei reifte die Idee, möglichst früh am Tag über das Flachland nach Osten zu fliegen. So könnte man bald wieder zurück im Schwarzwald sein, wo es abends immer noch gut thermisch geht, oder sogar eine Konvergenz steht. Den Erkenntnissen und dem Wetter entsprechend kamen jetzt zwei geniale Flüge heraus :-)

Nicht unbeteiligt an langen Flügen ist natürlich auch die Ausrüstung. Für mich ist es wichtig in so enger und geländenahe Mittelgebirgs-Thermik, schnell effektiv und sicher zu steigen. Dabei kommen mir Schirme mit geringem Trimmspeed und trotzdem gutem Thermikbiss entgegen. ▢



Anzeige



- Gleitschirmcheck
- Reparaturen
- Näharbeiten
- Retter packen

BauAir
An der Bretonenbrücke 8
83661 Lenggries
+49(0)8042/ 9740301

info@bauair-gleitschirmservice.de
www.bauair-gleitschirmservice.de



Das Publikum will auch
was geboten kriegen



Wetterpoker

mit Regenschirm

In Italien kämpfen sie mit Regen, im Siebengebirge mit dem Wind

Text: Annemarie Vogel

Frühjahrszeit ist Fliegerzeit. Und wo schlägt das Frühjahr schöner zu und bietet verlässlichere Flugbedingungen als in Italien? Vielleicht ein wenig zu optimistisch in diesem Jahr. 50 junge Flugbegeisterte sind am Himmelfahrtswochenende zum zweiten Mal zu Besuch beim Fliegerclub Deltaland auf der ruhigen Rückseite des Monte Baldo am Gardasee. Die Locals des Deltalands kennen die Jugend schon. Auch in diesem Jahr gibt es den Premiumservice: ausgiebige Start- und Landeplatzeinweisung sowie flexibles Ruf-Shuttle mit Abholservice, italienische Gemütlichkeitsverspätung inklusive.

Im Dauerregen des Mittwochabends tröpfeln die letzten Busse und Autos ein, feuchtfrohliches Wiedersehen unter Schirmen und Markisen. Bald gibt es ein Aufatmen: Ein weißer Riesenpavillon wächst aus dem Boden, der prompt von der durchnässten Meute besetzt und gebührend betanzt wird. Am nächsten Morgen... ist er verschwunden. Vom Winde verweht. Ein Vorgeschmack auf die kom-

menden Tage. Donnerstag ist Flugtag. Viele Flüge vom nahegelegenen Monte Bello sind ein guter Anfang. Einige Piloten schaffen es sogar, die kurze, aber verzwickte Strecke bis zum Camp zu fliegen. Im zunehmenden Wind wird eine lange Handlingssession eingeläutet und bei dem Feuerwerk von bunten Fetzen, die über das Camp und die Busse schweben, bekommen auch die Nichtflieger in ihren Campingstühlen eine grandiose Show geliefert. Nebenbei wird unser DiY-Lagerfeuer-Grill-Hybrid eingeweiht. Der freitagmorgendliche Blick aus dem Zelt ist vielversprechend. Es riecht nach Streckenwetter. Also reichlich Proviant und dicke Handschuhe eingepackt. Doch nach 3 Stunden Warten am Berg und 50 Litern Regen pro Quadratmeter lässt sich selbst der wackerste Optimist im Shuttle wieder nach unten bringen. Später soll auch das Camp von Regen überflutet werden, sodass an Grillen nicht einmal zu denken ist. Aber die Jugend ist nicht unterzukriegen: Bald scharft sich die tanzende Menge um den österreichischen Partybus alla Vincente.

Die nächsten Events im Überblick

XC-Camp Piedrahita (Spanien) 25.08.-02.09.2018
Dune du Pilat & Coupe Icare 15.-21.09.2018
Dolomiten 22.-25.09.2018
Saisonausfliegen am Lijak 01.-04.11.2018

Weitere Infos unter: www.dhv-jugend.de/events



Auch am Samstag macht es der italienische Frühling unseren Wetterfröschen nicht leicht. Einige frühe Vögel fahren auf den Berg, die Langschläfer handeln am Landeplatz, während die Katerfraktion mit Regenschirm bewaffnet zusieht. Viele zieht es wieder Richtung Heimat oder weiter nach Bassano. Als sich ein großer Teil der Meute bereits auf der Autobahn befindet, kann sich der harte Kern nicht beherrschen... immer wieder wandern die Blicke Richtung Startplatz. „Eigentlich sieht es nicht so schlecht aus.“ Optimistisch wie wir sind, lassen wir uns ein letztes Mal auf den Berg fahren und werden belohnt: Nachmittagsflüge von ein bis drei Stunden mit Blick über den Monte Baldo und den Gardasee stimmen die Gemüter selig. Eine spektakuläre Toplandeeinlage an der nahegelegenen Ruine unterhält die Schaulustigen am Landeplatz und bei Eis und kühlem Landebier lassen wir den Event ausklingen. Am Ende behält man das Deltaland doch immer in guter Erinnerung und alle konnten das lange Wochenende zu wenigstens einem Himmelflug nutzen. ▽



Erst schauen, was die anderen machen.

Wetterpoker mit Wind

Text: Alina Kleineberg

Die Planung war so eindeutig. Ein Campingplatz direkt am Landeplatz des Finkenbergs im Siebengebirge, der Startplatz von unten sichtbar und zu Fuß in 30 Minuten erreichbar. Was will man bei dieser Ausgangssituation mehr? Einen Startwind, der nicht dem perfekten Rotor gedankt ist. Alternativen gibt es in der Nähe für fast alle Windrichtungen, aber eben nicht für Nordwest. Und dieser stete Nordwestwind will sich an dem späten Juniwochenende einfach zu hartnäckig halten.

Es bleibt die Ausweichmöglichkeit nach Sassenroth, ein anspruchsvolles, aber gut nutzbares Fluggebiet. Eine gute Autostunde Richtung Nordost führt uns in die Nähe des Westerwaldes. Der DGF Hellertal unterstützt uns mit einer prima Start- und Landeplatzeinweisung, shuttelt jene, denen der 30-minütige Aufmarsch zu lang ist, hoch und stellt sich als großer DHV-Jugend-Fan heraus. Man will uns letztlich gar nicht mehr hergeben, da unsere Teilnehmer doch tatsächlich den Locals die richtigen Stellen anzeigen, um oben zu bleiben. Zwei Tage verbringen wir in dem Gebiet, lernen den Lee-gebeutelten Landeplatz kennen und handzuhaben. Dabei kommen wir auf schöne Soaring-Flüge mit bis zu 30 Minuten Airtime. Am Sonntag unterstützt die Sonne zunehmend und bei weniger Wind als am Vortag wird auch das Landen entspannter. Jeder Pilot unserer kleinen Gruppe kommt an beiden Tagen in die Luft. Es hätte wärmer, weniger windig und süd-windiger sein dürfen. Aber was plagen wir uns mit Hätte und Aber herum. Wir hatten zwei tolle Tage, konnten wieder ein Event weiter nördlich stattfinden lassen und hoffen auf die nächste Chance im kommenden Jahr. Dann soll der Finkenberg zeigen, was er kann.

Hast du dich schon für die Events 2018 angemeldet? Schau bei uns vorbei!

www.dhv-jugend.de/events



Juniorpilot und Deutscher Meister 2018 Markus Baisch startet zum ersten Durchgang in Krusevo

SPONSOREN



Déjà-vu

in Mazedonien

Weltmeisterschaften Starrflügel und Europameisterschaften flexible Drachen in Krusevo

Text: Jochen Zeyher und Regina Glas

Fotos: Jörg Bajewski

Zwei Jahre sind vergangen, da waren wir schon mal zum gleichen Anlass in Krusevo, diesem pittoresken Bergdörfchen in Mazedonien. Ein topfebenes Tal, 50 km lang und 20 km breit, umsäumt von sanftem Hügelland, bietet unendlich viele Landeplätze. Schon ungewöhnlich und vermutlich ein Novum im Drachenfliegen, solche Meisterschaften zweimal hintereinander am gleichen Ort auszutragen. Aber wie kam's dazu? Ganz einfach, der ursprünglich vorgesehene Austragungsort in Ager/Spanien fiel aus organisatorischen Gründen aus und die unermüdliche Fliegertruppe um Wettbewerbsleiter Goran Dimikovski und Wettermann Martin Jovanovski aus Mazedonien sprang ein – was für ein Glücksfall. Denn, um es gleich vor auszuschicken, nirgendwo ist das Wetter so fliegerfreundlich und die Organisation so perfekt wie hier in Krusevo. Sicher ist, dass jeder Teilnehmer diese Meisterschaften in bester Erinnerung behält und gerne hierher zurückkehrt, auch wenn es das dritte Mal hintereinander sein sollte.

Mazedonien-Neulinge

In unseren Teams gibt es ein paar Mazedonien-Neulinge, bei den Flexis sind das Corinna Schwietershausen und Jörg Bajewski, bei den Starren Alfred Mayer, Thomas Paulik, Markus Baisch und Manfred Veit. Für die übrigen ist es fast schon ein Heimspiel, alles vertraut und entspannt. Reginas bewährtes Helferteam mit Luise Christmann und Margit Wohlrab wurde mit Carlo Baisch und Strecken-As Reinhard Pöppel verstärkt, so können sich die Piloten wirklich ganz auf das Fliegen konzentrieren.

Kampf der Giganten bei den Starren

2016 gab es die gleiche Aufführung in sehr ähnlicher Besetzung im gleichen Theater schon einmal, deshalb sei die Lektüre des Berichtes im DHV-Info August 2016 empfohlen, da das dort Geschriebene immer noch gültig ist und jetzt hier die Fortsetzung findet. Es ging damals um den Kampf der Giganten bei den Starrflüglern und, wen wundert's, diesmal schon wieder. Dabei hat sich der Überflieger aus Österreich, Wolfgang Kothgasser, erst kurz vor WM-Beginn nachnominieren lassen, hat aber augenscheinlich aus einer meditativen Besinnungsphase enorm Kraft und Fluglust geschöpft. Sein deutscher Kontrahent, der amtierende Weltmeister Tim Grabowski, hat vergangenes Jahr mehr oder weniger eine Pause eingelegt, jetzt aber in den Qualifikationsturnieren zur WM gezeigt, dass er es noch kann. Sein lädiertes Rücken ist leider immer noch nicht auskuriert, im Gegenteil, machte er ihm während des Wettbewerbs schwer zu schaffen.



↑ Eine herrliche Landschaft mit unendlich vielen Landeplätzen präsentiert sich den Piloten aus der Luft.

Anzeige

Tim und Team gehen in Führung

Egal, gleich im ersten Durchgang zeigen die beiden, dass diese WM ein Duell wird, der Rest darf staunend zuschauen, bzw. hinterher fliegen. Wolfgang kommt mit über einer halben Stunde Vorsprung vor dem Weltmeister ins Ziel, der damit erstmal was zu verdauen hat. Wacker dabei ist die Namibia-Connection Carlos Punet (ESP), Patrick Chopard (FRA) und Toni Raumauf (AUT), sowie unsere Mannen Robert Bernat und Norbert Kirchner, dann Italiens Geheimwaffe (O-Ton Alex Ploner) Luca Comino und Naoki Itagaki aus Japan. Nach einem weiteren Tagessieg Kothgassers kann Tim im dritten Durchgang das Blatt wenden, als dem Wolfi im Endanflug die Puste ausgeht und er nach 155 km in Sichtweite des Ziels landen muss. Da auch das Team gut punktet, scheint es jetzt wieder möglich, die ersehnte Goldmedaille zu erreichen.

Komfortabler Vorsprung von Kothgasser

Aber schon am nächsten Tag darf man sich wieder die Augen reiben, rast doch der Kothi mit einem Schnitt von 53 km/h um den Kurs und nach ihm kommt lange nichts mehr. Da hilft dem Tim auch ein weiterer Tagessieg in Durchgang 6 nichts mehr, denn der Österreicher denkt nicht daran, sich zurückzuhalten, gibt weiter munter Gas, sodass er mit einem komfortablen Vorsprung von über 600 Punkten in den finalen 8. Durchgang geht. Ein bisschen schweifen die Gedanken zurück an den Showdown 2016, wo Kothgasser, knapp hinter Tim liegend, nach einer frühen Außenlandung mit Bronze vorliebnehmen musste. Erleben wir vielleicht ein Déjà-vu?

Unschlagbarer Österreicher

Nein, diesmal lässt er nichts anbrennen, lässig fliegt er ins Ziel und ist der neue Weltmeister, Gratulation Wolfgang

welcome to the **ATOS** family



ATOS-Flächen: ATOS VR, ATOS VQ race - Leistung pur
ATOS VRS, VRS light - Das leichte Duo
ATOS plus - Der Gleiter
ATOS VQ - Der Intermediate
ATOS VX - Die Tandemfläche

Silent Glider

Einsitzige Trikegondel mit Einziehfahrwerk
Motorisierung elektrisch oder mit Verbrennungsmotor
Flächen: ATOS VRS 190, VR 190, VQ 190, VRS 280



A-I-R

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

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



↑ Der zweifache Weltmeister Tim Grabowski holt Silber vor seinem Teamkollegen Robert Bernat (Bronze).



↑ DHV-Testpilot Alex Ploner (ITA) ist Europameister 2018.



↑ Das deutsche Team gewinnt Silber hinter Österreich und vor Japan.

Kothgasser! Tim kann sich auch über Silber freuen, dafür ist er Sportsmann genug. Zwei Goldene hat er ja schon. Einer freut sich über alle Maßen: Robert Bernat hat sich in aller Stille vorgearbeitet, hat sich keinen Ausrutscher geleistet und war vor dem Finale auf Rang 3. Heute hat er im letzten Durchgang trotz extremer Tief-Baustellen spät das Ziel erreicht. Das sollte für Bronze reichen, da Geheimwaffe Luca auch langsam war und der Anton aus Tirol nicht zu schnell, hoffentlich. Doch noch ein Déjà-vu: Wie 2016 sind alle Starren im Ziel und auch fast alle Flexis, es herrscht ausgelassene Stimmung und Gratulationen und Landebier strömen im Überfluss. 2 Stunden später, wir sitzen schon beim mazedonischen Dinner, kommt die Ergebnisliste: Robert hats geschafft, ist Dritter, super!

Frühstart von Primoz

In der flexiblen Klasse sah es gleich zu Anfang nach Angriff auf Medaillen der deutschen Mannschaft aus. Primoz Gricar piff fast gleichzeitig mit Wolfgang Kothgasser ins Ziel und die Sensation schien perfekt, Riesenvorsprung auf den Rest des Feldes. Doch leider hatte sich Primoz um 30 Minuten in der Startzeit vertan und wurde mit Minimumpunkten bestraft. Sein Teamkamerad Gerd Dönhuber machte es besser und kam als 6ter ins Ziel, Jörg Bajewski und Roland Wöhrle waren auch schnell und das Team belegte Rang 4 in der Nationenwertung

Ergebnisse

Weltmeisterschaft Starrflügler FAI 5

Platz, Name	Nation	Gerät	Punkte
1. Wolfgang Kothgasser	AUT	A-I-R Atos VR	6.999
2. Tim Grabowski	GER	A-I-R Atos VQR	6.363
3. Robert Bernat	GER	A-I-R Atos VR	5.648

Teamwertung

1. Österreich	13.051
2. Deutschland	12.525
3. Japan	10.440

Europameisterschaft Flexible Drachen

Platz, Name	Nation	Gerät	Punkte
1. Alex Ploner	ITA	Icaro 2000 Laminar	6.871
2. Grant Crossingham	GBR	Moyes RX 3.5 Pro	6.716
3. Balasz Ujhelyi	HUN	Moyes RX 3.5 Pro	6.563

Teamwertung

1. Italien	20.457
2. Tschechien	19.935
3. Großbritannien	19.535
4. Deutschland	17.149



← VW-Sportkommunikation unterstützt das Team mit drei VW Bussen.



← Das flexible und starre Drachenteam mit Teamchefin und Betreuerin

Ein verschollenes Gurtzeug und versäumte Sprog-Messungen

Die folgenden Tage bewies vor allem Gerd Konstanz und war mit mehreren Top Ten-Plätzen jeweils der schnellste unseres Teams, bis Primoz wieder den Turbo zog und sich mit zwei Tagessiegen wieder ins Mittelfeld kämpfte und kräftig fürs Team punktete. Auch Corinna konnte mit einem sensationellen dritten Platz im vorletzten Durchgang nochmal viele Punkte sammeln. Pechvogel des Teams war Roland Wöhrle, der mit geliehenem Gurt und Equipment anreisen musste. Sein Gurt ging beim Paketversand auf dem Weg zum Rettungsschirmpacken verloren und er musste kurzfristig Ersatz besorgen. Trotz nächtelangem Basteln wurde der Gurt nicht passender und das fremde Equipment war ihm null vertraut. Nicht optimal, um bei einer Europameisterschaft zu Höchstform aufzulaufen. Trotzdem war er gewohnt motiviert und kampfbereit. Unser jüngster Nachwuchspilot Kajo Clauss flog konstant jeden Tag besser und zeigte Kameradschaft, als ein italienischer Pilot nach einem Überschlag mit dem Rettungsschirm im wilden Gelände im Baum hing. Er verließ den Kurs und landete in der Nähe, um die Rettungskette in Gang zu setzen. Gott sei Dank ist dem verunfallten Piloten außer einem Totalschaden und ein paar Kratzern nichts passiert. Hier sollte es einen erneuten Anstoß an die FAI geben, die Sprog-Messungen bei Wettbewerben wieder einzuführen, bevor es in Zukunft wieder vermehrt Überschläge oder noch schlimmer, Tote gibt.

Zweikampf zwischen Italien und Tschechien in der Teamwertung

Im Kampf um den Europameistertitel waren die deutschen Piloten eher Randerscheinungen. Hier gab es einen Fight zwischen Italienern und Tschechen. Das italienische Team, allen voran Alex Ploner, Christian Ciech und Filippo Oppicci flogen mit Petr Benes, Dan Vynalnik

und dem restlichen tschechischen Team um jede Sekunde. Petr Benes führte die ersten Tage, bis ihn ein Crash am Startplatz ein wenig einbremste. Nach Auswechseln der gebrochenen Basis startete er dem Feld hinterher, kam aber trotzdem wieder schnell ins Ziel. Die Tage danach musste er seine Führung an den DHV-Testpiloten Alex Ploner abgeben. Auch die Führung der Tschechen in der Teamwertung übernahmen in den letzten Durchgängen souverän die Italiener. Stark traten auch die Briten bei diesen Meisterschaften auf. Grant Crossingham, Oliver Chitty und Carl Wallbank flogen immer ganz vorne mit und platzierten sich am Ende unter den ersten zehn. Europameister wurde der Italiener und DHV-Testpilot Alex Ploner vor Grant Crossingham (GBR) und Balasz Ujhelyi (HUN).

Fazit eines spannenden und toll organisierten Wettbewerbes

Gold für den Österreicher Wolfgang Kothgasser, Gold für das österreichische Starrflügelteam. Mit drei Medaillen für das deutsche Starrflügelteam, Silber für Tim Grabowski, Bronze für Robert Bernat und Silber für das Starrflügelteam mit Tim Grabowski, Robert Bernat, Peter Friedemann, Alfred Mayer, Dirk Ripkens und Thomas Paulik kann Teamchefin Regina Glas sehr zufrieden sein. Team-Youngster Markus Baisch flog bei seiner ersten WM noch außerhalb des Teams. Mit einigen Top Ten-Plätzen machte er Druck bei seinen erfahreneren Kollegen und belegte am Ende einen tollen 11ten Platz. Wir werden noch von ihm hören! Gerd Dönhuber belegte als bester deutscher Pilot Rang 11 im Gesamtklassement der Flexiblen, das Team mit Gerd Dönhuber, Primoz Gricar, Roland Wöhrle, Jörg Bajewski, Kajo Clauss und unserer Weltrekordhalterin Corinna Schwiagershausen belegte am Ende in der europäischen Wertung Rang 4 hinter Italien, Tschechien und Großbritannien. ▽

Mehr Infos auf www.dhv.de DHV-TV

MEINUNGEN ZUM WETTBEWERB

Tim Grabowski

■ Du warst Weltmeister 2014 und 2016. Bist du enttäuscht über den Vizemeistertitel?

„Ich habe mit zwei Weltmeistertiteln alles erreicht, was man beim Drachenfliegen erreichen kann. Eine Silbermedaille bei einer WM ist ein toller Erfolg, über den ich mich sehr freue. Man kann nicht immer gewinnen und es ist nicht selbstverständlich, immer vorne dabei zu sein.“



Robert Bernat

■ Robert, wieso bist du vom Gleitschirm zum Starrflügel gewechselt?

„Ich wohne und fliege viel im Flachland. Wenn ich hier mit dem Gleitschirm auf Strecke gehe, habe ich bei Wind nur Möglichkeiten für Oneway-Flüge. Fliege ich gegen den Wind, habe ich das Gefühl unter der Wolke zu stehen. Mit meinem Starrflügel, dem Atos, habe ich meine Möglichkeiten mehr als erweitert. Ich liebe die Geschwindigkeit und das Potential meines Fluggerätes.“



■ Mit welchen Erwartungen bist du nach Mazedonien gefahren und bist du zufrieden?

„Ich fahre immer mit hohen Zielen zu Meisterschaften, ich will gewinnen. Ich arbeite hart dafür und Gewinnen ist das Ziel jedes Sportlers. Mit der Bronze-Medaille bin ich super happy und ich freue mich auf mehr.“

Regina Glas - Teamchefin

„Ich bin sehr stolz auf Tim und Robert und auf meine Mannschaft. Als zweimaliger Weltmeister hat Tim natürlich viel Druck von außen und musste dem erst einmal standhalten. Eine Medaille bekommt man auch als Weltmeister nicht geschenkt und man muss lange Zeit hart dafür arbeiten. Robert war in früheren Jahren bereits im Nationalteam der Gleitschirmflieger und hat viel Flugerfahrung mitgebracht. Mit seinem Starrflügel ist er nun mehr als vertraut und kann auch sein taktisches Wissen in dieser Sportart umsetzen. Besonders freut mich auch die Leistung unseres Youngster Markus Baisch, für den es seine erste WM war. In der flexiblen Klasse hatten wir ein bisschen Pech. Mit zwei Tagessiegen von Primoz, einem dritten Platz von Corinna und Top Ten-Plätzen von Gerd haben wir aber auch hier Zeichen gesetzt. Nach der Bronzemedaille in Brasilien wird auch hier bald wieder um Medaillen geflogen.“



FOR ABSOLUTE COMMITMENT

CHIBA FLUGHANDSCHUHE



00136 Performer Summer

- Winddicht und atmungsaktiv
- Oberhand aus Softshell
- Innenhand aus griffigem Digital-Carbon Fibre
- Extra lange Stulpe
- Pulswärmer aus Neopren
- verstärkter Daumenbereich
- Reflektorstreifen an den Fingern
- Touchfunktion
- Anziehhilfe
- Waschbar bis 30°C

€ 36,90
UVP



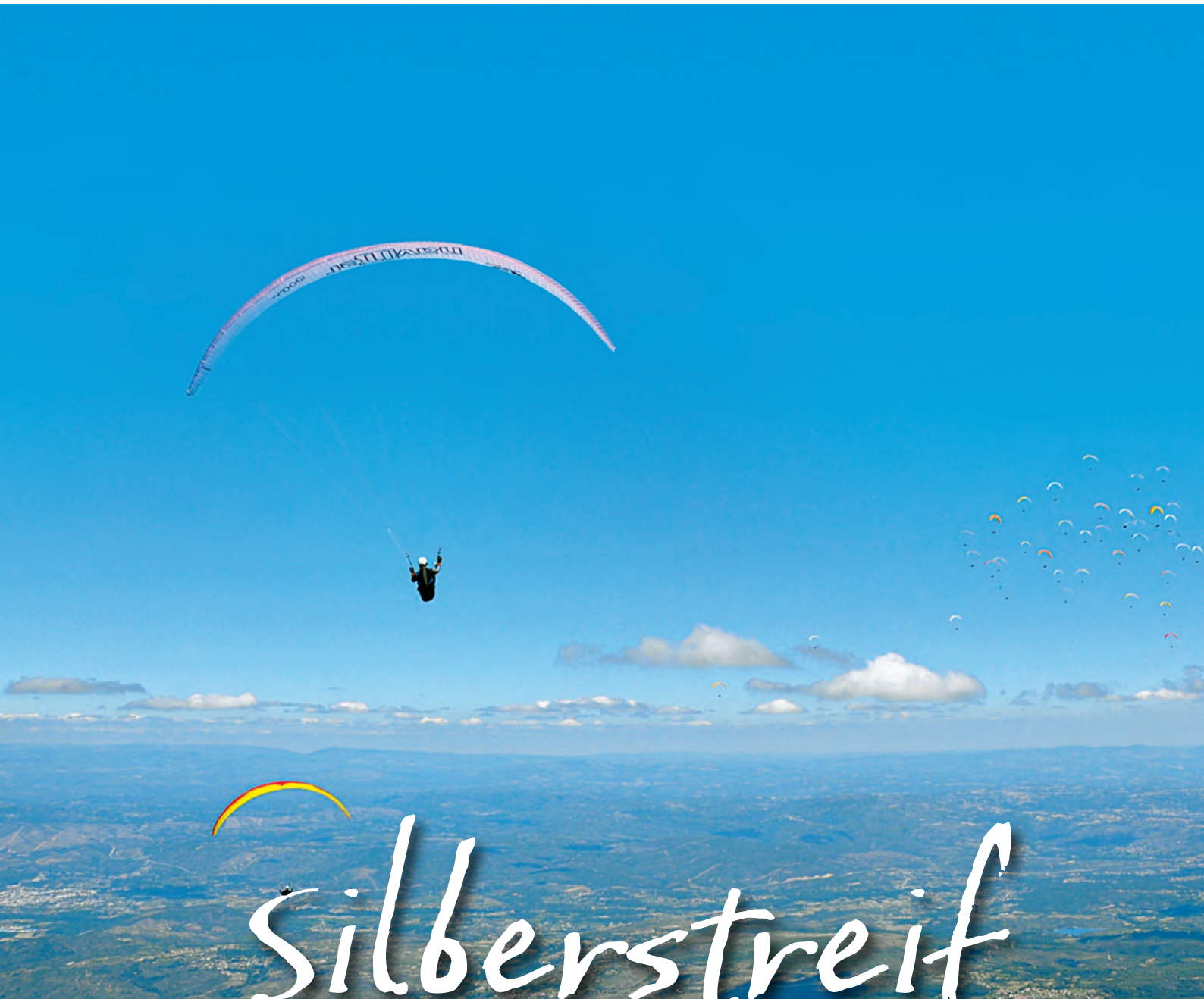
00126 Softshell

- Winddicht und atmungsaktiv
- Oberhand gut isoliert durch Neopren
- Innenhand aus griffigem Digital-Carbon Fibre
- Extra lange Stulpe reduziert das Auskühlen des Pulsbereichs
- Verstärkter Daumenbereich
- Pulswärmer
- Touchfunktion
- Waschbar bis 30°C

€ 42,90
UVP

Erhältlich im Fachhandel oder unter www.chiba.de





Die Deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft meldet sich zurück. Nachdem die dreijährige Erfolgsserie im letzten Jahr bei der Weltmeisterschaft in Italien ein jähes Ende fand, kämpfte sich das Team in Portugal wieder nach oben und verpasste nur knapp das Podium. Als einziger Nation gelang es Deutschland, drei Piloten in den Top Ten zu platzieren und mit einem Vize-Europameister-Titel für Torsten Siegel kehrte das Team in die Erfolgsspur zurück.

Text: Torsten Siegel | Fotos: Ewa Korneluk



Geschafft: Torsten Siegel ist Vize-Europameister

SPONSOREN



Wenn wir drei vorne zusammen fliegen, sollten sofort die Alarmglocken ertönen, damit wir uns in alle Himmelsrichtungen verstreuen.“ Die taktische Überlegung von Ulli war der Gegebenheit geschuldet, dass seit der WM in Italien Zusammenkünfte von ihm, Pepe und mir in einer guten Position unweigerlich zu einer Außenlandung führten. Und in Portugal kam es zum Auftakt noch schlimmer: Ernesto, Philipp und Peter gesellten sich zu uns. Der einzige positive Aspekt daran war, dass der Rücktransport sich sehr einfach gestaltete. Ferdinand, Daniel und unsere Mädels fanden zumindest den Weg ins Ziel, aber mit Platz vierzehn in der Teamwertung und Ergebnissen um Platz hundert in der Einzelwertung begann für die meisten von uns die EM genauso, wie die Weltmeisterschaft vor einem Jahr aufgehört hatte: desaströs! Da nun bekanntlich jeder seines Glückes Schmied ist und sich die Geschichte nicht unweigerlich wiederholen muss, gewährte der verpatzte Auftakt uns die Erkenntnis, dass Portugal im Vergleich zu Italien noch mehr Unwägbarkeiten bietet, die am Ende keinen Piloten verschonen sollten.

Jubiläum und Umbruch

Philipp war drei Jahre alt, als ich 1999 bei der völlig verregneten WM im Pinzgau meinen ersten Einsatz für die deutsche Nationalmannschaft flog. Einfach so sind zwanzig Jahre ins Land geflogen, in denen ich zwanzig Mal für Deutschland bei Europa- und Weltmeisterschaften teilgenommen habe. In der Zeit >



↑ V. I. Rang 4 Ferdinand Vogel, Dusan Oroz SLO Rang 6, Daniel Tyrkas, Jurij Vidic SLO, Joachim Oberhauser ITA, Xevi Bonet Dalmau ESP, Gleb Sukhotskiy RUS.



↑ Torsten Siegel DEU, Theo Warden GBR, Biagio Alberto Vitale ITA

ist Philipp etwas gewachsen und lernte neben dem Laufen auch das Fliegen. Beides ziemlich gut und zusammen mit Ernesto, Peter und Ewa war er einer der vier Newcomer im deutschen Team. Ferdinand verbuchte nach seinem ersten Nationalmannschaftseinsatz vor zwei Jahren zu viele Erfolge, um ihn noch als Newcomer zu bezeichnen, aber im Vergleich zu den Flugdinosauriern im deutschen Team ist er noch blutjung. Und die Ablösesumme für Ernesto, der gebürtig aus Venezuela stammt, aber in Garmisch seine neue Heimat und Familie gegründet hat, war im Vergleich zu Christiano Ronaldo sehr bescheiden: Zwei Jahre musste Ernesto ausharren, um wieder einen FAI 1 Wettbewerb zu fliegen - diesmal unter deutscher Flagge. Damit gab es bei der EM viele neue Gesichter in der deutschen Nationalmannschaft, die eine bunte Mischung aus den Newcomern, XC-Crack Daniel und den alten Hasen Pepe, Ulli, Yvonne und mir bot.

Zurück zum Glück

Nachdem das Ende der Konvergenz im ersten Task für Verwirrung sorgte, wie man denn bitteschön in Montalegre fliegen sollte, stellte sich bei Task zwei die knifflige Frage, ob es möglich ist, ohne Sonne 53 Kilometer zu fliegen. Die Antwort lautete: nein. Am Ende verblies der Wind die Piloten nach Belieben und ein paar von uns durch Zufall etwas weiter. Das Glück war uns nicht mehr ganz abgeneigt und die Aufholjagd begann! Zuerst einmal aber ohne Teamchef Harry, der das

Tempo im dritten Lauf auf der Straße nicht mithalten konnte und im Ziel nur an den lachenden Gesichtern seiner Piloten erkannte, dass es wohl ziemlich gut gelaufen war. Der Zielflug in den Norden nach Spanien begann als sehr schnelles Race und endete nach einer schwachen Phase mit einer weiteren kniffligen Frage: links im Bereich der wenigen aktiven Wolken ins Ziel oder rechts

auf direktem Weg durch ein blaues Loch? Frankreich flog links und erlebte einen rabenschwarzen Tag, an dem fast alle Piloten vor dem Ziel standen. Auf unserer direkten Route sah es nicht besser aus, als plötzlich der Geruch von Tannenharz die Luft erfüllte und sich aus dem ersten zaghaften Steigen ein solider Bart mit einer netten Wolke darüber entwickelte. Philipp, Ferdinand und ich durften der Geburt einer Thermik beiwohnen und da wir darüber hinaus bei einer Europameisterschaft waren, nutzten wir die Gunst der Stunde, um uns weiter zu verbessern.

Saudade

„Saudade steht auf portugiesisch für ein unübersetzbares Gefühl aus Sehnsucht, Melancholie, Schmerz, Nostalgie und Einsamkeit.“ Als waschechter Portugiese war Fernando Amaral, Meet Director der EM, ihr nicht abgeneigt und weil nur Portugiesen dieses Gefühl kennen, weil nur sie dieses Wort besitzen, um es wirklich beim Namen zu nennen, konnten wir ihm auch nicht helfen. Oder war es einfach seine portugiesische Gelassenheit, den Tag langsam angehen zu lassen? Wir wissen es bis heute nicht. Seine Unentschlossenheit, einen Task zu starten, war ähnlich ausgeprägt wie ein Schuhkauf mit meiner Frau: Es ging nichts voran. Erst der Druck von Task-Komitee, Piloten und Teamchefs bewegten ihn bisweilen zu einer Entscheidung. Zu seinem Schutz muss erwähnt werden, dass ein FAI 1 Wettbewerb kein World Cup ist. Mit 150 Piloten auf unterschiedlichstem Niveau ist es mehr als schwierig, die richtige Balance zu >

Ergebnisse

Nationenwertung

1. Spanien	13832
2. Italien	13822
3. Frankreich	13779
4. Deutschland	13733

Männer Overall

1	Theo Warden	GBR	Ozone Enzo 3	5348
2	Torsten Siegel	GER	Gin Gliders Boomerang 11	5346
3	Biagio Alberto Vitale	ITA	Ozone Enzo 3	5328
4	Ferdinand Vogel	GER	Ozone Enzo 3	5288
5	Dusan Oroz	SLO	Ozone Enzo 3	5286
6	Daniel Tyrkas	GER	Ozone Enzo 3	5284
7	Jurij Vidic	SLO	Ozone Enzo 3	5278
8	Joachim Oberhauser	ITA	Ozone Enzo 3	5274
9	Xevi Bonet Dalmau	ESP	Ozone Enzo 3	5271
10	Gleb Sukhotskiy	RUS	Ozone Enzo 3	5268

37	Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo 3	5028
45	Andreas Malecki	GER	Ozone Enzo 3	4981
48	Ernesto Hinestroza	GER	Ozone Enzo 3	4922
50	Philipp Haag	GER	Gin Gliders Boomerang 11	4908
103	Peter Nägele	GER	Ozone Enzo 3	4239

Frauen Overall

1	Seiko Fukuoka	FRA	Ozone Enzo 3	5167
2	Meryl Delferriere	FRA	Ozone Enzo 3	5011
3	Yael Margelisch	SUI	Ozone Enzo 3	4998
10	Yvonne Dathe	GER	UP Meru	4270
13	Ewa Korneluk-Guzy	GER	Ozone Zeno	3534



↑ 0,98 kg

QUADRO 100 light

*Chill
Area*

NEW



QUADRO 100 light

*Training
Area*

↓ 5,2m/sec
→ EN LTF

Hike light, fly safe. Rescue systems by **WoodyValley**

→ www.turnpoint.de





2-Jahres-Checks

Reparaturen

Retter packen

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

Wolfgang Marx



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

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

FLYMASTER

NEU

SD^{3G}series

www.flymaster.de

Unterstützt durch
Flymaster



FLYMASTER SIM
powered by Vodafone



↑ Großzügiges Sponsoring hilft dem Team sehr

finden, damit Sportlichkeit und Sicherheit im Einklang sind. Ferner waren die EM Bedingungen meist von einer tieferen Basis geprägt (die Höhenbegrenzung bei 2.650 Metern war nur am Trainingstask ein Thema), etlichen sehr stabilen Bereichen, diversen Konvergenzen und natürlich viel Wind. Zu dem schwierigen Potpourri kam noch ein Führungspunkt-Faktor von „2“ hinzu, der während eines CIVL-Meetings beschlossen wurde und in Portugal etwas sinnentleert zum Einsatz kam. Jedes Abweichen von der Idealroute bedeutete bei über 200 möglichen Führungspunkten einen Verlust, den Jost Napret aus Slowenien am deutlichsten zu spüren bekam. Er flog im vierten Lauf als erster über die Ziellinie und musste am Ende feststellen, dass die fehlenden Führungspunkte ihn auf Platz 56 (!) zurückgeworfen hatten. Doch nach einer Woche verstand Fernando seinen Zauberwürfel immer besser, die Saudade trat in den Hintergrund und die EM nahm zusammen mit dem deutschen Team an Fahrt auf.

Lange Tage

Die Läufe vier bis sechs führten allesamt wegen des tagsüber zunehmenden Windes als Zielflüge in den Südosten und forderten unsere Rückholer und unsere Kondition heraus. Während es rund um Montalegre meist recht zuverlässig nach oben ging, hielt das zu überquerende Plateau mit seiner Konvergenz immer Überraschungen parat, die einen nach vorne brachten oder den Führungspulk außer Sichtweite. Und der stabile Kessel um Chaves schrieb seine eigenen Geschichten. Das alles führte dazu, dass taktisches Fliegen im Führungspulk zum Erfolg führte. Einzelgänger und Ausreißer wurden nur

selten belohnt und mussten sich ihren Tasksieg meist teuer erkaufen: Der amtierende Europameister Honorin Hamard gewann zwei Läufe, belegte am Ende aber nur Rang 20. World Cup Sieger Michael Sigel verbuchte einen Laufsieg, blieb mit Platz 29 aber hinter seinen Erwartungen und Stephan Morgenthaler und Felix Rodriguez mieden den Pulk wie der Teufel das Weihwasser, womit sie beide einmal erfolgreich waren, am Ende aber nur auf Rang 30 und 33 gelangten. Für Team Deutschland hingegen ging es weiter bergauf: Ferdinand, Daniel und ich rangierten in den Top Ten, während Philipps grandiose Aufholjagd ihn über 100 (!) Plätze nach vorne brachte.

Ferdinand – Leader of the Pack

Mit vier weiblichen Teilnehmern sitze ich in einer Bar und fiebere mit Ulli und Philipp mit, die seit zehn Minuten mit wenigen Metern über das Terrain fliegen und sich verbissen weiter nach vorne kämpfen. Das Live-Tracking und ein kühles Bier sind eine willkommene Ablenkung von meinem kurzen Flug. Der Tag wollte sich nicht entwickeln und als es schon fast danach aussah, dass wir nicht mehr zum Fliegen kommen, zog der erste Freiflieger bedächtig seine Kreise in den Himmel. Kurze Zeit später ging es zu wie in einem Hühnerstall: Soaren am Hang war kaum möglich und die schwach blubbernde Thermik bot gerade so genügend Platz für alle Piloten. Doch dann entwickelte sich etwas nördlich der Route wieder eine schöne Konvergenz, die die Piloten erst hoffnungsvoll nach oben brachte, nur um sie kurz nach Chaves unsanft in den mittlerweile sehr strammen Wind zu befördern. Jaroslav Janduch, dem bis zu diesem

Tag eine Zielankunft bei der EM verwehrt blieb, suchte als letzter Mohikaner einsam seine Fährte Richtung Ziel, die ihn viel weiter als alle anderen Piloten brachte, aber auch diesmal nur wenige Meter davor endete. Jaroslavs Flug sorgte dafür, dass nahezu alle Piloten den Tag als Streichresultat in ihre Wertung aufnahmen und die Freude im deutschen Team war am Abend groß, als Ferdinand die Gesamtliste anführte, während Team Deutschland auf Platz vier an den Medaillenrängen schnupperte.

Das große Finale

Trotz der Preisverleihung am Abend stimmte Fernando zu, den längsten One-Way-Task des Wettbewerbs über 94 Kilometer zu starten und damit der EM einen würdigen Abschluss zu bescheren. Die Aufgabe besaß mehrere konzentrische Kreise, die als Enter- und Exit-Zylinder gleich nach dem Start eine Vielzahl von Optionen boten, welche die Piloten auch alle nutzten. Daraus entwickelte sich ein Rennen, das noch einmal die ganze Bandbreite der zwei EM-Wochen beinhaltete: Starkes Steigen und klar definierte Wolken wechselten über zu Blauthermik und extrem stabilen Phasen, schnelle Routen mit gutem Gleiten gingen in miserable Kurse über, die für etliche Piloten frühzeitig am Boden endeten sowie ein Endanflug, der nochmals den Puls erhöhte, weil die Steigwerte des Vortags ausblieben und damit weitere Piloten aussortierte. Unsere Schweizer Freunde flogen wie von Sinnen und sahen im Angriff die beste Verteidigung ihres ersten Platzes. Der Preis, den sie dafür bezahlten: vier Außenlandungen und keine Medaille. Deutlich besser lief es für unser Team, in dem Daniel, Ernesto und ich uns mit weniger als einer Minute Rückstand auf den Führenden im Ziel in den Armen lagen. Ferdinand verlor etwas Zeit auf dem trickreichen Hochplateau und bedankte sich bei Ulli, der ihm zeigte, wo es nicht mehr nach oben ging. Keiner von uns konnte sagen, wie die Ergebnisse nach diesem denkwürdigen letzten Lauf aussahen und so blieb es auch auf der Rückfahrt spannend, bis die Ergebnisse endlich veröffentlicht wurden. Ferdinand und das deutsche Team mussten sich mit Blech und dem undankbaren vierten Platz begnügen, während ich zwei Punkte hinter Theo Warden aus England Vize-Europameister wurde. Mit Daniel auf Rang sechs war Deutschland die einzige Nation mit drei Piloten in den Top Ten und auch wenn das i-Tüpfelchen am Ende gefehlt hat, waren wir froh, die Schmach von Italien vergessen zu machen.

Bei den Damen dominierte einmal mehr Seiko Fukuoka aus Frankreich und verteidigte ihren EM-Titel vor ihrer Landsmännin Meryl Delferriere. Die beiden stellten damit auch ihre männlichen Kollegen aus der L'Équipe in den Schatten, von denen keiner den Sprung in die Top Ten schaffte. Ein seltenes Ergebnis, das den Unwägbarkeiten von Montalegre geschuldet war und viele Piloten zum Verzweifeln brachte. Diese stimmten dem Resümee von Joachim Oberhauser zu: „Ich möchte das Wort Konvergenz die nächsten Monate nicht mehr hören!“ ☞

Eine Marke die begeistert!



Herren-Flugoverall „San Remo“



€ 139,-

Flughandschuhe


Modell
Röhn

TOUCHSCREEN
ready

Modell
Black

€ 49,00

Bezugsquellen:

Planet-Para.de

Augustaanlage 38, 68165 Mannheim, Tel.: 0179 5014142

Flugschule Hochries, Robert Niederreuther

Flintsbacher Str. 6, 83098 Brannenburg, Tel.: 08034 6079618

Afs Flugschule GmbH

Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen, Tel.: 0171 7722516

Papillon Paragliding

Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld (Rhön), Tel.: 06654 7548

Papillon Gleitschirm-Flugschulen Hochsauerland

In der Liemecke 3, 59939 Elpe-Olsberg, Tel.: 02983 9740533

PARA-ZONE, Andreas Maucher

Gartenstraße 1a, 77731 Willstätt, Tel.: 07852 4818043

Fly Hohe Wand, Postlstraße 77, 2724 Hohe Wand, Österreich

Tel.: +43 650 3000584

Hot Sport Sportschulen GmbH

Am Weimarer See 10, 35096 Weimar (Lahn), Tel.: 06421 972370

Flugschule Hironnelle

Untergasse 27, 69469 Weinheim, Tel.: 01511 8836000

Oase Flugschule Peter Geg GmbH

Am Auwald 1, 87538 Obermaiselstein, Tel.: 08326 38036

Moselglider Gleitschirmschule & Shop

Im Handwerkerhof 9, 54338 Schweich, Tel.: 0179 7842871

Flugschule Rhein-Main-Neckar

Nächstenbacher Str. 2, 69488 Birkenau, Tel.: 0179 1037898

Check & Fly, Wolfgang Funk

Alte Bahnhofstraße 3, 86972 Altenstadt, Tel.: 0173 5886281

OFS Paragliding GmbH

Xaver-Martin-Str. 1, 87616 Marktoberdorf, Tel.: 08342 899405

Voss Bike Line GmbH

Abt.: Flugsport-Produkte

Mobil: 0172/9455902

Tel.: 06263/42020

Burg-Dauchstein-Str. 2-5

74862 Binau

levior-online.de



Die Piloten haben viel gelernt und hatten jede Menge Spaß dabei.

Das Rezept gegen eine Landeplatzfixierung

Eine erfolgreiche Drachen-Challenge

Text und Fotos: Tilo Düpmann

Mein Herz rast – JaJaJa – BipBipBip. Ich juble und das Vario piept vor Vergnügen, es geht aufwärts! Die lange Talquerung von der Radlberger Alm Richtung Goldeck ist geschafft, zum ersten Mal für mich. So weit östlich ins Drautal habe ich mich noch nie gewagt. Warum nicht? Günther hat gestern bei mir eine schwere Landeplatzfixierung diagnostiziert. Da ist wohl was dran. BipBipBip – der Zylinder des ersten Wegpunktes ist noch 1 km weit entfernt, aber auf der anderen Seite dieses Grates. Noch dreihundert Höhenmeter machen, dann kann ich ihn abräumen. Danach über die Weisensee-Ridge und Gaugen oder gleich zurück in die starke Thermik am Stagor? Beim morgendlichen Briefing mit den Betreuern Markus (KreisNix) und Tim (SteigFix) wurden wir meisterlich auf die Routenoptionen vorbereitet. Aber jetzt kommt es ganz anders: Direkt unter mir fliegt der frischgebackene Deutsche Meister und der zieht am Fußende seines Gurtzeugs ein rotes Flatterband hinter sich her: Task-Abbruch heißt das und auf dem schnellsten Wege Landen gehen. Ich will es nicht glauben, es läuft doch gerade so gut, aber ein Blick in den Rückspiegel Richtung Lienz überzeugt mich sofort: Eine Gewitterzelle hat sich wahnsinnig schnell aufgebaut und füllt schon das westliche Tal mit Regenschleiern. Völlig beschäftigt mit der Tagesaufgabe hätte ich sie wohl erst zu spät bemerkt. Aber nicht unsere Challenge-Leitung: Regina und ihr Team behalten alles im Blick und ruhen nicht, bevor sie nicht den letzten Piloten sicher am Boden

wissen. Genau DAS macht diesen Wettbewerb aus, oder ist es ein Streckenflug-Seminar, oder betreutes Fliegen? Es ist von allem etwas und gerade deshalb so wertvoll für uns Drachenflieger und für mich, der ich noch gar nicht so lange am Karabiner hänge. Abends gibt es ausführliche Besprechungen der Flüge des Tages, Start- und Landevideos der Teilnehmer und viele Hinweise von Peter Cröniger, wie wir unsere Technik verbessern können. Das fruchtet nicht sofort, wie wir am nächsten Tag feststellen können und braucht noch viel Übung. Aber ein Anfang ist gemacht. Es gibt wohl keine bessere Veranstaltung, bei der so komprimiert Wissen vermittelt wird und gleichzeitig Teamgeist zwischen Piloten entsteht. Manche zieht es danach in die Liga, andere trauen sich in Zukunft, ihrem Startberg das Kielrohr zu zeigen und die allermeisten wollen einfach wiederkommen im nächsten Jahr und das nochmal erleben: Gemeinsam lernen, fliegen und feiern. Wer hat gewonnen? Na alle! Was muss man haben und können, um mitzumachen? Einen, wirklich irgendeinen Drachen (Doppelsegel hilft schon enorm), einen B-Schein und Lust zur Weiterentwicklung. Gerade (flug)junge Piloten gehören hierher, für unter 28-Jährige ist die Teilnahme sogar kostenlos. Regina und ihr Team feilen schon an Ideen, um das ganze Event noch teamorientierter und fröhlicher zu gestalten. Drachenflieger kommt zur DHV HG-Challenge! Ihr werdet als deutlich bessere Piloten wieder nach Hause fahren, Kopf und Herz voller toller Erinnerungen. ▽

SPONSOREN





**Betreuer Markus Baisch
(Deutscher Meister
2018) am Start**



↑ Die glücklichen Sieger mit dem gesamten
Betreuerteam

Ergebnisse

Allgemein:

1. Andreas Kimmich	Atos
2. Tilo Düpmann	Atos
3. Philip Jagusch	Moyes Litespeed (bester Juniorpilot)

Damen:

1. Aline Dobrovsky	Moyes Litespeed
2. Susanne Schönecker	Atos
3. Miduri Onuki	Icaro Orbiter

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

Geschäftsführung Robin Frieß:

08022/9675-0
geschaeftsfuehrung@dhv.de

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:

Benedikt Liebermeister (verantwortlich)

08022/9675-62

E-Mail: pr@dhv.de

Gestaltung:

Renate Miller

08022-857730

E-Mail: renate@miller-grafik.de

Schlusskorrektur:

Stefan Gutmann

Anzeigen:

Gerhard Peter

Mobil: 0173-2866494

anzeigen@dhv.de

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

Anzeigen

... schon geschaut wann der nächste **2 Jahres-Check** fällig ist?

**PARASHOP-Kunden genießen
den BESTEN Service**

www.parashop.at | pier@parashop.at

✓ PROFI-CHECK ✓ 2-JAHRES CHECK ✓ REPARATUREN ✓ RETTER PACKEN ✓ ALLE MARKEN



Paraglidercheck.de

Paraglidercheck, Max Kiefersauer, Riedweg 30, 83674 Gaißbach

info@paraglidercheck.de

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

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

Das ist Versicherung.

Nutzen Sie unser exklusives Angebot. Sprechen Sie uns an.

HDI Vertriebs AG,
Gebietsdirektion Frankfurt
am Main

Thomas Ingerl
Gärtnerweg 4-8
60322 Frankfurt am Main

Telefon 069 7567-395
Telefax 0511 6451150886
thomas.ingerl@hdi.de

Das DHV-Versicherungsprogramm für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Halter-Haftpflicht PLUS



Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel

Bergekosten bis zu max. 10.000 €

(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)

Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €

Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €

(Selbstbeteiligung gilt nicht für 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 Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

→ Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall

45,20 € ohne Selbstbeteiligung

Nur Gleitsegel:

33,70,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall,

39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport.

(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)

Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



Gelände-Haftpflicht

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

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Für alle Mitglieder und 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: Verdreifachung möglich.

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 52,20 €

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

Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 75,00 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme : 5.000,- €

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert:

24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 14,80 €

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

Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer 37,20 €

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.

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 €



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

→ **Jahresprämie** inkl. Vers.-Steuer

Deckungssumme: 500.000,- € 34,- €

Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,- €

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.

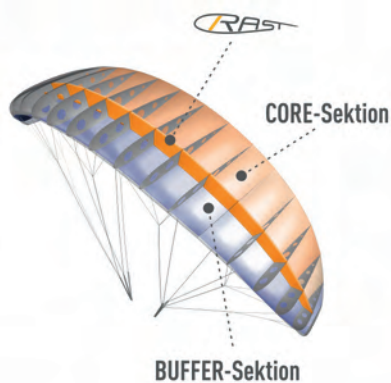
ARCUS RS

... FREE AGAIN



**ROCK SOLID
FLIGHT MIT RAST!**

➤ SELBST PROBEFLIEGEN!



- +1 STRESSFREI STARTEN
- +2 EINZIGARTIGES HANDLING
- +3 VOLLE KONTROLLE
- +4 ENTSCHÄRFTE KLAPPER
- +5 ABRUFBARE LEISTUNG
- +6 UNVERGLEICHICHE STABILITÄT



Du willst mehr über den ARCUS RS wissen? Scanne den QR-Code oder frag deinen Händler.

MITO | **ARCUS RS** | ARCUS RS LITE | NYOS RS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS

