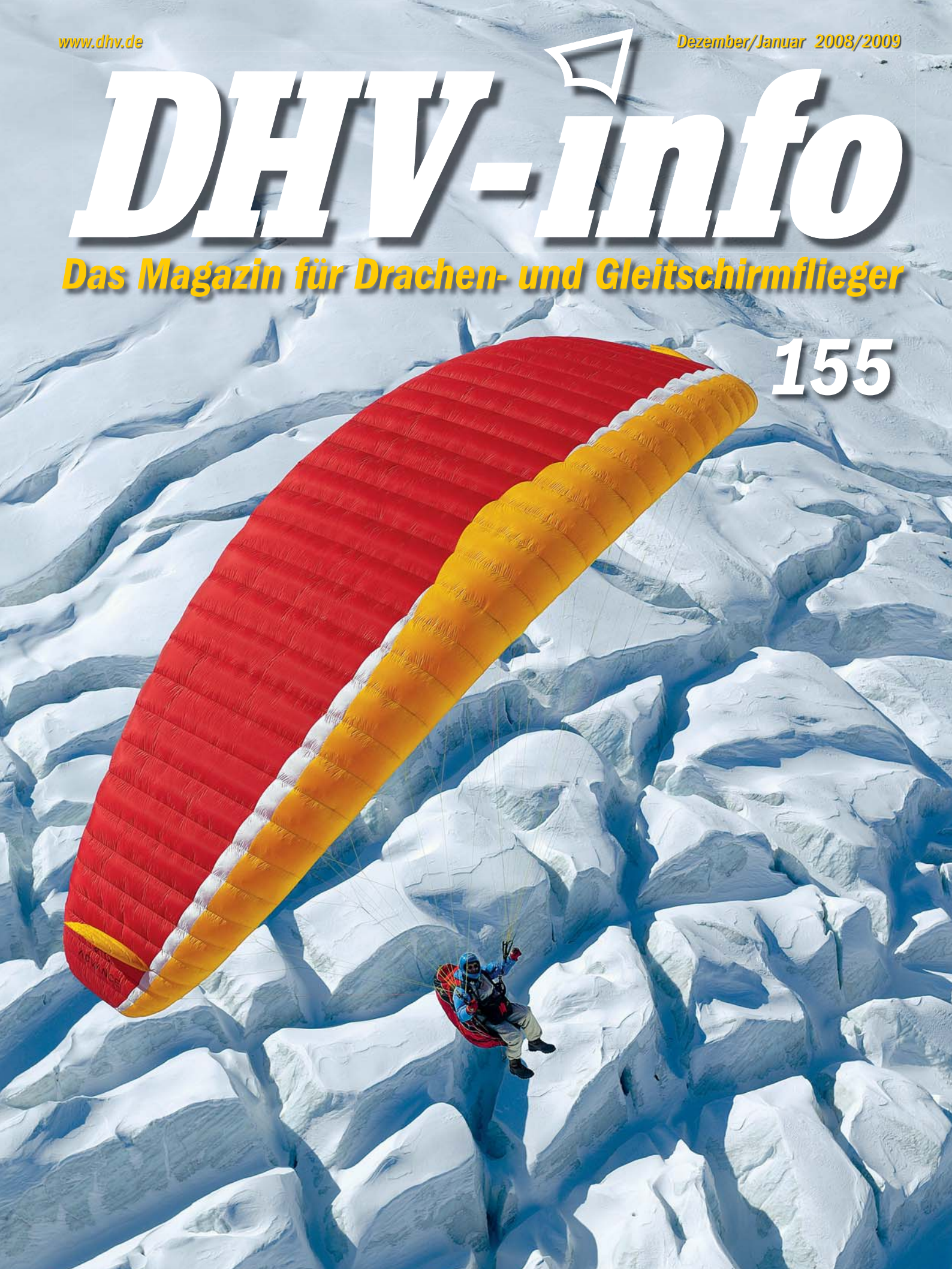
www.dhv.de

Dezember/Januar 2008/2009

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

155



DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
Hot Sport Sportschulen GmbH
Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar/ Marburg
Tel: 06421/12345
Fax: 06421/77455
www.hotsport.de
info@hotsport.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!

Flugschule Göppingen
Zeppelinstraße 3
73105 Dürnau
Tel: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de

Paragliding Tegernsee
Tegernseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.paragliding-tegernsee.de
info@paragliding-tegernsee.de

Flugschule Wildschönau-Tirol
A-6314 Niederau Nr. 217
Tel: +43/664/2622646
Fax: +43/5339/8668
www.paragliding.at
info@paragliding.at

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH
St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel: 06654/7548
Fax: 06654/8296
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com

Sky-Team Paragliding
Michael Wagner
Schwarzwaldstraße 30
76593 Gernsbach
Tel: 07224/993365
Fax: 07224/993326
www.sky-team.de
info@sky-team.de

Flugschule Martin Mergenthaler
Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel: 08321/9970,
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com

Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113
A-8962 Gröbming
Tel: +43/3685/22333
Fax: +43/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Harzer Gleitschirmschule
Amsbergstraße 10
38667 Bad Harzburg
Tel: 05322/1415
Fax: 05322/2001
www.harzergss.de
info@harzergss.de

Flugschule Chiemsee GmbH
Birgit Beyhl
Am Hofbichl 3c
83229 Aschau
Tel: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

OASE Flugschule Peter Geg GmbH
Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel: 08326/38036,
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de

Flugschule Aufwind
Franz Rehrl
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel: +43/3687/81880 o. 82568
Fax: +43/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Siegen
Claus Vischer
Eisenhutstraße 48
57080 Siegen
Tel: 0271/382332
Fax: 0271/381506
www.flugsport.de
claus@flugsport.de

Süddeutsche Gleitschirmschule
Paragliding Performance Center Chiemsee
Am Balsberg
83246 Unterwössen
Tel: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@einfachfliegen.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule
Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35
87669 Rieden am Forggensee
Tel: 08362/37038,
Fax: 08362/38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de

Euro-Flugschule Engelberg
Wasserfallstraße 135
CH-6390 Engelberg
Tel: +41/41/6370707
Fax: +41/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH
Eugen Köninger
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel: 0711/537928
Fax: 0711/537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de

Flugzentrum Ruhpolding
Holzner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruhpolding
Tel: 08663/668
Fax: 08663/776
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de
office@flugzentrum-ruhpolding.de

Flugzentrum Bayerwald
Georg Höcherl
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth a.d. Donau
Tel: 09482/959525,
Fax: 09482/959527
www.Flugzentrum-Bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de

Papillon
Harald Huber
rue de l'église
F-68470 Fellering
Tel: +33/38982-7187
Fax: +33/38982-7187
www.papillon-web.de
hari@papillon-web.de

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Achensee
Eki Maute GmbH
Talstation Karwendelbahn
A-6213 Pertisau
Tel: +43/5243/20134,
Fax: +43/5243/20135
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

INHALT

04 Wichtig-Neu-Kurz
Neuigkeiten und Wissenswertes

08 DHV-Umfrage
Was wünschen die Mitglieder?

20 Gleitschirm-Testpiloten
Professioneller Umgang mit dem Risiko

22 Der DHV vor Ort
Regionalversammlungen 2008

26 Land des Lichts
Groundhandling und Soaring in Dänemark

32 Sky & Fly
Der Gitschberg bei Meransen

38 Hoch hinaus im Winter
Thermik in der kalten Jahreszeit

40 Zwischen Zuckerhut und Regenwald
Fliegen in Brasilien

46 Drachen-Unfall-Statistik
Fakten 2007

50 Hier liegst Du richtig
Nützliche Tipps für Drachengurtzeuge

54 Baumlandung mit Folgen
Infos für einen sicheren Abstieg

58 Turbulenz-Gefahr
Ein Flug ins Lee muss gut überlegt sein

62 Vereinsnachrichten
Nachrichten und Briefe

64 Gelände
Freies Fliegen auf dem Hörnle

80 DHV-XC
Die Fluggebiete der Siegerpiloten

90 Wettbewerbe
GS - PWC Finale in Brasilien
HG - Drachenliga 2008
HG - Junior und Ladies Challenge
GS - German Cup 2008
Nachrichten und Termine

12 Neu auf dem Markt
14 Shop
76 Testberichte
97 Impressum
99 Versicherungsprogramm

Titel: Andreas Busslinger
Morteratschgletscher,
Oberengadin, Schweiz

WICHTIG | NEU | KURZ

Medien-Zusammenschluss

Seit der Ausgabe 1-2009 sind die Magazine GLEITSCHIRM, Fly and Glide sowie Schlechtflieger in einem einzigen Heft zusammen gegangen. Die Kompetenzen der drei Redaktionsteams wurden gebündelt, und dieses neue Magazin soll das Beste vereinen, das die drei Hefte zu bieten hatten. Zum Beispiel wird das strenge, ausführliche und aufwändige Testival- und Testverfahren für Gleitschirme so beibehalten, wie es bei GLEITSCHIRM üblich war - für den Leser neben der Gütesiegeleinstufung eine der wichtigsten Entscheidungshilfe beim Kappenkauf. Das Testteam Skyart um Andi Pfister von Fly and Glide unterstützt diese Arbeit nun mit seiner Kompetenz und Erfahrung. Von Fly and Glide werden beispielsweise auch aufschlussreiche Rubriken wie die Unfallakte von Klaus Irschik oder die Streckenflugtipps von Burkhard Martens übernommen. Vom Magazin Schlechtflieger fließt ein guter Schuss spritzigen Stils ein, unter anderem in einer neuen Kolumne von Andy Kohn.

Das neue, gemeinsame Magazin ist auch deutlich umfangreicher geworden. GLEITSCHIRM-Piloten finden ihre Lieblingsthemen im gewohnten oder sogar vergrößerten Rahmen wieder, dazu kommen aufgestockte Bereiche für die Themen Motorgleitschirm, Drachen und Starrflügler.

Die Redaktion des neuen Fusions-Fliegermagazines wird vom bisherigen GLEITSCHIRM-Team um Herausgeber und Chefredakteur Norbert Aprissnig und dem stellvertretenden Chefredakteur Sascha Burkhardt geleitet.

Für den Leser bedeutet dies: Am Kiosk gibt es die wichtigsten Informationen, Tipps und Traumstorys zum Thema Gleitschirm- und Drachenfliegen nun aus einer Hand - konzentriertes Fachwissen zum Thema Freiflug. Für Anfragen und Anregungen gilt ab sofort eine einzige Kontaktadresse: GLEITSCHIRM, Fly and Glide, SFM , Stelzhamerstrasse 18, A-4600 Wels, redaktion@gleitschirm-magazin.com, Tel : 0043 7242 45224 0 , Fax : 0043 7242 45224 11

"Windtelefon" auf der Wasserkuppe wieder in Betrieb

Unter der Telefonnummer 06654-696 können Piloten ab sofort wieder aktuelle Wetterinfos der Wetterstation auf der Wasserkuppe abrufen. Am alten Standort der Anlage hatte es technische Probleme gegeben - sowohl mit der Erreichbarkeit als auch mit ungenauen Messwerten, da sich die Anlage bei bestimmten Windrichtungen im Lee befand. Montiert wurde sie direkt auf dem Radom, der markanten Radarkuppel direkt auf dem Gipfel der Wasserkuppe in 950 m Höhe. Somit sind die Geber von allen Seiten frei angeströmt und liefern jetzt unverfälschte Informationen über Windrichtung, Geschwindigkeit und weitere Werte. Weitere Infos gibts auf der Vereins-Homepage unter www.rdg-ev.de .

RED BULL X-ALPS 2009

Nach einigen Wochen der Beratung und Prüfung wurden bislang 30 Athleten aus 23 Nationen ausgewählt, um an den Red Bull X-Alps 2009 teilzunehmen. Titelverteidiger Alex Hofer (SUI1) wird erneut zurückkehren, um nach seinen Erfolgen 2005 und 2007 einen dritten Sieg in Serie zu versuchen – und es dabei nicht leicht haben. Denn auf den Fersen folgen ihm der Zweitplatzierte von 2007 Toma Coconea (ROM), sowie seine Landsmänner Martin Müller (SUI2) und Newcomer Christian Mauerer (SUI3). Für Österreich werden Helmut Eichholzer (AUT1) und Christian Amon (AUT2) teilnehmen, die beide bereits 2005 bei dem Wettkampf dabei waren. Der Deutsche Michael Gebert (GER) wird versuchen, die Enttäuschung über seinen Misserfolg 2007 wieder wettzumachen, während für Italien Leone Antonio Pascale (ITA1) und Andy Frötscher (ITA2) ins Rennen gehen. Das britische Team wird von Aidan Toase (GBR1) angeführt, der 2007 den sechsten Platz erreichte. Informationen unter www.redbullxalps.com.

Tragischer Unfall

Thomas Beyhl, Inhaber der Flugschule Chiemsee und bekannter Sicherheitstrainer, ist bei einem Flugunfall am Babadag in Ölüdeniz/Türkei tödlich verunglückt. Der Gleitschirmsport verliert mit Thomas eine herausragende Persönlichkeit, der DHV einen Partner, der sich unermüdlich für eine Verbesserung der Sicherheit engagiert hat.

Vorstand und die Mitarbeiter der Geschäftsstelle des DHV teilen das Leid der Angehörigen und Freunde. Viele von uns haben mit Thomas selbst einen guten Freund verloren.

E-Motor als neue Startart?

Dr. Werner Eck hatte bei den DHV-Regionalversammlungen über die Technik der E-Antriebe für Gleitschirmflieger und Drachenflieger informiert und die Teilnehmer aller Versammlungen haben mit großer Mehrheit den Wunsch geäußert, dass der DHV die Möglichkeit des Elektromotors als Aufstiegshilfe weiterverfolgt. DHV-Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer koordiniert das Projekt. In einer gemeinsamen Besprechung am 14.11.08 mit BMV und LBA und hat sich das BMV gegenüber dieser neuen Aufstiegsart aufgeschlossen gezeigt, aber auch daraufhin gewiesen, dass ein Einverständnis der Bundesländer einzuholen ist. Auch hat Herr Daum seitens des BMV den Wunsch geäußert, dass die Initiative des DHV mit dem DULV und dem DAeC möglichst abgestimmt wird.

Künftige GS-Flugtests

Vielleicht war es auch die zahme Bergdohle „Rudi" beim Buchscharner Seewirt (Starnberger See), die zur Beflügelung der Gemüter der Teilnehmer des vierten „Runden Tisches" beigetragen hat.

Jedenfalls konnte, in einem sehr guten Gesprächsklima eine Einigung der Beteiligten (Prüfstellen DHV, EAPR und DMSV und Herstellerverband PMA) zur künftigen Musterprüfung von Gleitschirmen erreicht werden.

Bereits im Frühjahr hatte man sich in diesem Gremium darauf verständigt, dass, nach Einarbeitung verbesserter Tests für Einklapper und Steilspiralen, die Flugtestnorm EN 926/2 in die deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen aufgehen soll. Bei einem Treffen der EN-Arbeitsgruppe Flugtests vor drei Wochen im schweizerischen Villeneuve wurde bereits ein gemeinsames Ergebnis erzielt. Dies galt es nun im Rahmen der LBA anerkannten Prüfstellen als verbindlichen Vorschlag für die Lufttüchtigkeitsforderungen zu fixieren.

Künftig (geplant ab 1.1.09) prüfen die LBA-anerkannten Prüfstellen Gleitschirme nach neuen LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen. Diese werden die Europäische Norm EN 926/2 in Verbindung mit der zusätzlichen Ausführungsanweisung zu den verbesserten Tests für Einklapper und Steilspiralen, sowie einige weitere Ergänzungen zum Testen von Frontklapper und Sackflugtendenz, beinhalten.

Der Runde Tisch wird dem Luftfahrtbundesamt (LBA) vorschlagen, die Flugtestnorm EN 926/2:2005 mit den Testergänzungen als neue LTF für Gleitschirme in Kraft zu setzen. Gleiches gilt für die Festigkeitsnorm für Gleitschirme EN 926/1, die nur geringfügige Abweichungen zu den deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen aufweist.

Gemäß deutschem Luftrecht müssen die Prüfungen von einer LBA-anerkannten Prüfstelle durchgeführt werden um rechtlich für die Musterprüfung anerkannt zu sein.

Ein ausführlicher Bericht über die Neuerungen folgt im nächsten Info.

Der DHV bedankt sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

+++ www.dhv.de +++ Die weltweit größte Website für Gleitschirm- und Drachenflieger +++ www.dhv.de +++ Die weltweit gr

DHV-Newsletter
Aktualität, Fakten und multimediales Erleben. Im Bereich Service unter Mailinglisten/Newsletter könnt ihr euch eintragen.

DHV-TV
Auf DHV TV stehen erstklassige Filme, Fernsehbeiträge und Videoclips über das Drachen- und Gleitschirmfliegen bereit.

Mitgliederportal
Die zentrale DHV-Benutzerverwaltung. Hier könnt ihr z.B. Adresse, E-Mail usw. selbst ändern.

Veranstaltungs-kalender
Übersicht der Szene-Events, der Wettbewerbe und Fortbildungen. Vereine, Schulen und Hersteller geben im Adminportal ihre Veranstaltungen unkompliziert ein.

Marktplatz
Die Online-Plattform für Hersteller und Firmen-News. Die aktuelle Produktshow für den, der wissen will, was Neu auf dem Markt ist!

Travel & Training
Lasst Euch inspirieren in Travel & Training auf www.dhv.de. Dort bieten die DHV-Flugschulen Gleitschirm- und Drachenreisen in alle Welt an.

DHV-Gebraucht-markt
Wer seine Ausrüstung verkaufen will, oder eine Gebrauchte sucht, findet keine größere und aktuellere Plattform.

RSS-Feeds
Als zusätzlichen Service bieten wir RSS-Feeds an. Einfach auf unserer RSS-Feeds - Seite die gewünschte Rubrik anklicken und das Abonnement bestätigen

DHV-WETTERNETZ

Ort	Geländehalter	Internet Telefon
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	0170/7287230
27374 Lüdingen	Gleitsegelclub Weser	0160/91259530
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Battenburg	0160/91815859
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim	www.drachenflieger-pohlheim.de, 06403/63606
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0163-9050201
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64407 Erlau-Fränkisch Crumbach	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	0160/8551027
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
64678 Alter Steinbruch	Gleitschirmflieger Lindenfels	0176/63307995
69198 Ölberg	Bergsträßler Drachenflieger	0174/1861382
69117 Königstuhl	Kurpfälzer GS-Flieger	www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de, 0174/1861382
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
73430 Ostalbskipiste Langert	DHC Aalen	www.wetter-aalen.de, 0160/3282349
74343 Teufelsberg	Die "1. Hohenhaslacher Flieger"	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club "Einkorn Schwäbisch Hall"	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
75325 Sommerberg	Enztalflieger Bad Wildbad	07081/380212
76332 Althof	Die Althofdrachen	0170/9865064
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden	www.schwarzwaldgeier.de, 07221/277577
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	0173/4166929
76857 Kalmit	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	06237/306400
76703 Kraichtal	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/927482
76863 Förlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	06346/308560
77709 Kirchberg-Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	07834/4594
77728 Oppenau	Oppenauer GS-Flieger	www.oppenauer-gleitschirmflieger.de, 01577/4719248
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen	07632/828088
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor	www.wetter-wehr.de , 07762/523495
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	z. Zt. außer Betrieb
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer HG und GS Marktoberdorf/STRATOS -Pfront'ner GS	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	0160/7841232
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0160/3523936
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald	09908/891191
96743 Zopten	Gleitschirmverein Rennsteig	0151/10388980
35415 Pohlheim	Drachenflieger Pohlheim	www.drachenflieger-pohlheim.de
76530 Merkur	Gleitschirmverein Baden	www.schwarzwaldgeier.de
79736 Rickenbach	Delta-Club Condor	www.wetter-wehr.de
83346 Hochfelln	Hochfelln-Flieger Bergen	www.hochfellnflieger.bergen.de
77728 Oppenau	Oppenauer Gleitschirmflieger	www.oppenauer-gleitschirmflieger.de
69117 Königstuhl	Kurpfälzer Gleitschirmflieger	www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de
73430 Ostalbskipiste Langert	DHC Aalen	www.wetter-aalen.de

Rechtsberatung

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

Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654-7771, per E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de.

Wir begrüßen herzlich

SG-Stern Wörth/Germersheim
Sparte Gleitschirm/Marc Hilsinger
Luitpoldstraße 30
76887 Bad Bergzabern

Gleitschirm-Club Kreuzberg Rhön e.V.
Ulrich Klebl
Nelkenweg 2
97653 Bischofsheim

DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Flugschule Chiemsee GmbH
Birgit Beyhl
Am Hofbichl 3c
83229 Aschau
Tel: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

Flugschule Achensee
Eki Maute
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@gleitschirmschule-achensee.at
www.gleitschirmschule-achensee.at

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 1/1
72764 Reutlingen
Tel: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de

HOT SPORT
Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
Hot Sport Sportschulen GmbH
Breslauerstraße 12
35096 Niederweimar/ Marburg
Tel: 06421/12345
Fax: 06421/77455
www.hotsport.de
info@hotsport.de

HABIS Flugsport
Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de

Flugschule Martin Mergenthaler
Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel: 08321/9970,
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com

Flugschule Aufwind
Franz Rehrl
Dachstein 52
A-8972 Ramsau
Tel: 0043/3687/81880 o. 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at

DHV-Fotowettbewerb 2008

Einsendeschluss: 2. Januar 2009

Tolle Preise winken für Eure besten Bilder vom Drachen- und Gleitschirmfliegen!

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet wieder:
foto@dhv.de
Die Postadresse lautet:
DHV-Fotowettbewerb 2008
Postfach 88 • 83701 Gmund

AUSSCHREIBUNG

- Teilnahmeberechtigt sind nur DHV-Mitglieder. Profi-Fotografen sind ausgeschlossen.
- Die Anzahl der digitalen und analogen Einsendungen ist pro Mitglied auf **5 Bilder** beschränkt.
- Bei einer Auflösung von 72 Pixel/Zoll muss die Bildgröße mindestens 1MB betragen.
- Das Bild ist als jpg abzuspeichern.
- Je größer die Datei ist, desto besser.
  Die maximale Bildgröße sollte jedoch 10 MB nicht überschreiten.

- **Die Bilder benötigen je nach Motiv folgende Bezeichnung:**
  Entweder HG_Mitgliedsnummer_Bildnummer
  GS_Mitgliedsnummer_Bildnummer
  Kombi_Mitgliedsnummer_Bildnummer
  Schlepp_Mitgliedsnummer_Bildnummer
- Die Dateien dürfen nicht geschützt sein. Bitte achtet darauf!

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 Ausweis.
Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, können leider nicht am Wettbewerb teilnehmen.

Foto: GS_47259_01

Mitglieder-Umfrage 2008

Mit Hilfe der Mitgliederbefragung will die Verbandsführung den DHV noch genauer auf die Wünsche und Bedürfnisse seiner Mitglieder ausrichten und eventuelle Schwachstellen beheben. 1.400 Mitglieder wurden repräsentativ ausgewählt und angeschrieben, 518 haben geantwortet. Ein Resultat mit hoher Aussagekraft liegt nun vor.

Gleitschirmflieger					
Wie lange fliegst Du schon?	9,34 Jahre				
Welchen Schein hast Du?	L-Schein: 0,46%	D-Schein: 2,30%	A-Schein: 50,69%	B-Schein: 44,01%	keine Angabe: 2,53%
Wie oft fliegst Du im Jahr?	< 10 mal: 14,98%	10 - 20 mal: 29,26%	21 - 50 mal: 32,49%	> 50 mal: 20,51%	keine Angabe: 2,76%
Wann fliegst Du?	das ganze Jahr über: 67,51%	nur im Urlaub: 19,59%	in der Thermiksaison: 10,37%		keine Angabe: 2,53%
Was ist Deine überwiegende Startart?	Bergstart: 86,64%	Windenstart: 11,52%			keine Angabe: 1,84%
Welche Kategorie fliegst Du heute?	1: 32,95%	1-2: 49,77%	2: 9,68%	2-3: 4,61%	keine Angabe: 3,00%
Welche Kategorie strebst Du an?	1: 24,88%	1-2: 53,69%	2: 11,98%	2-3: 2,76%	keine Angabe: 6,68%
Gegenwärtige häufigste Flugart	ruhiges Gleiten: 32,95%	Thermikfliegen: 50,46%	Streckenfliegen: 14,29%	Wettkampf: 0,69%	keine Angabe: 1,61%
Angestrebte Flugart	ruhiges Gleiten: 8,53%	Thermikfliegen: 43,09%	Streckenfliegen: 43,55%	Wettkampf: 1,39%	keine Angabe: 3,46%
Willst Du regelmäßig Motor-Gleitschirm fliegen?	ja: 9,91%	vielleicht: 21,43%	eher nicht: 23,50%	nein: 43,09%	keine Angabe: 2,07%
Zu wieviel % fliegst Du in?	Deutschland: 55,03% Italien: 6,58%	Österreich: 25,39% Sonstige: 4,97%	Schweiz: 2,95%	Frankreich: 4,45%	keine Angabe: 1,31%

Drachenflieger					
Wie lange fliegst Du schon?	18,75 Jahre				
Welchen Schein hast Du?	L-Schein: 0,00%	D-Schein: 0,00%	A-Schein: 13,75%	B-Schein: 83,75%	keine Angabe: 2,50%
Wie oft fliegst Du im Jahr?	< 10 mal: 30,00%	10 - 20 mal: 30,00%	21 - 50 mal: 26,25%	> 50 mal: 11,25%	keine Angabe: 2,50%
Wann fliegst Du?	das ganze Jahr über: 53,75%	nur im Urlaub: 12,50%	in der Thermiksaison: 30,00%		keine Angabe: 3,75%
Was ist Deine überwiegende Startart?	Bergstart: 81,25%	Windenstart: 12,50%	UL-Start: 5,00%		keine Angabe: 1,25%
Welche Kategorie fliegst Du heute?	Intermediate: 48,75%	Hochleister: 28,75%	Starrflügler: 18,75%		keine Angabe: 3,75%
Welche Kategorie strebst Du an?	Intermediate: 51,25%	Hochleister: 21,25%	Starrflügler: 21,25%		keine Angabe: 6,25%
Gegenwärtige häufigste Flugart	ruhiges Gleiten: 13,75%	Thermikfliegen: 55,00%	Streckenfliegen: 26,25%	Wettkampf: 3,75%	keine Angabe: 1,25%
Angestrebte Flugart	ruhiges Gleiten: 5,00%	Thermikfliegen: 38,75%	Streckenfliegen: 48,75%	Wettkampf: 3,75%	keine Angabe: 3,75%
Zu wieviel % fliegst Du in?	Deutschland: 65,11% Italien: 9,04%	Österreich: 16,11% Sonstige: 3,11%	Schweiz: 1,62%	Frankreich: 4,73%	keine Angabe: 0,29%

Die neue repräsentative Mitgliederumfrage zeigt im Vergleich mit der letzten vor 7 Jahren einige interessante Trends:
Das Durchschnittsalter ist auf 44,32 Jahre gestiegen.

Bei den Gleitschirmfliegern hat die Zahl derer, die 1er-Gleitschirme fliegen, eine starke Steigerung von 13,14 auf 32,95% erfahren. Der Anteil der 1-2er ist leicht von 49,77 auf 52,57% angewachsen, wogegen der Anteil der 2er stark gesunken ist, von 24,66 auf 9,68%. Auch bei den 2-3ern gabs einen Rückgang von 8,13 auf 4,61%.

14,29% der Gleitschirmflieger gehen auf Strecke, vor 7 Jahren waren es noch 9,21 %. Der Anteil der B-Scheininhaber hat sich bei den Gleitschirmfliegern erhöht, von 34 auf 44%.

Bei den Drachenfliegern stieg die Zahl derer, die Starrflügler fliegen, von 5,35% auf 18,75%. Die Zahl derer, die flexible Hochleister fliegen, ist von 35,8 auf 28,75% zurückgegangen. Nahezu unverändert fliegen 48,75% der Drachenflieger Intermediate Geräte.

Bei den Drachenfliegern fällt auf, dass der Anteil der Streckenflieger gestiegen ist, von 13,37 auf 26,25%.

Allgemein

Hast Du an einer Fortbildung teilgenommen?	Nein: 43,32%	Ja: 55,06%		keine Angabe: 1,62%
Bist Du an Fortbildung interessiert (z.B. Streckenflug-Kurs)?	Nein: 24,09%	Ja: 70,85%	im Bereich: (die vielen Vermerke werden derzeit ausgewertet)	keine Angabe: 5,06%

	unwichtig sehr wichtig -3 -2 -1 0 +1 +2 +3
Wie wichtig ist Dir Geselligkeit beim Fliegen?	
Wie wichtig ist Dir naturverträgliches Verhalten beim Fliegen?	

Würdest Du gerne betreut fliegen?	Nein: 47,17%	Ja: 51,82%	in welcher Region: (die vielen Vermerke werden derzeit ausgewertet)	keine Angabe: 1,01%

Service

Wie wichtig ist Dir? (Unwichtig -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 sehr wichtig)	DHV Service	Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Service Allgemein	2,09
	Erreichbarkeit	2,03
	Freundlichkeit	1,67
	Kompetenz	1,86
	Bearbeitungsdauer	2,18
	DHV-Versicherungsangebot	2,17
	Sicherheit	1,89
	DHV-Schleppbüro *	2,42
	Unterstützung bei Geländeerschließung	2,31
	Öffentlichkeitsarbeit	2,46
	Politische Lobbyarbeit	2,61

* Unter den Befragten, die Schleppen, war der Wichtigkeitsgrad für das DHV-Schleppbüro 1,71 und die Note 1,87.

Was wünschst Du Dir vom DHV-Service in der Zukunft? (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

DHV-Info

Wie wichtig ist Dir? (unwichtig -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 sehr wichtig)	DHV-Info	Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Info Allgemein	2,02
	Gestaltung	2,18
	Wichtig-Neu-Kurz	2,17
	Fluggeländeinformationen	2,15
	Artikel und Fachbeiträge	2,12
	Testberichte	2,29
	Flugsport und Natur	2,32
	Beiträge zur Flugsicherheit	1,90
	Vereine Briefe	2,69
	Wettbewerbssport	2,56

Was wünschst Du Dir im DHV-Info zusätzlich? (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Technik

Wie wichtig ist Dir? (unwichtig -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 sehr wichtig)	Technik	Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Technik allgemein	2,08
	DHV-Geräteprüfung	1,97
	DHV-Geräteklassifizierung	2,03
	Unabhängigkeit der Prüfstelle von Herstellern	2,05
	DHV-Testberichte im Info und Internet	2,23

Was wünscht Du Dir von der Technik zusätzlich? (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Bei den Bewertungen der einzelnen DHV-Arbeitsbereiche wurde das gute Ergebnis von vor 7 Jahren weitgehend bestätigt, wobei in vielen Bereichen leicht verbesserte Bewertungen zu verzeichnen sind. Wertvoll für die DHV-Arbeit sind auch die zahlreich angefügten Bemerkungen und Anregungen, die derzeit ausgewertet werden.

Die Bewertung der Flugschulen erfolgt regelmäßig durch Befragung der Prüfungsabsolventen.

So wurde ausgewählt und ausgewertet: Die repräsentative Auswahl erfolgte entsprechend der regionalen Verteilung der Mitglieder und entsprechend deren Altersstruktur sowie deren Geschlechtsverteilung. Innerhalb dieses Rasters wurde per Zufallsgenerator ausgewählt. Aus jeder Rücksendung wurde das innenliegende, verschlossene und unbeschriftete Kuvert mit dem Fragebogen entnommen. Auf dem Fragebogen sind nur Geschlecht, Alter, Beruf und Region des Absenders vermerkt, nicht der Absender selbst. Die Kuverts wurden von neutraler Stelle geöffnet, und die Bögen abgezählt zur Eingabe in ein speziell entwickeltes Computerprogramm übergeben. Eine Registriernummer für jeden Bogen ermöglicht die Überprüfung der korrekten Eingabe.

Homepage

Wie wichtig ist Dir? (unwichtig -3 … sehr wichtig +3)		Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Homepage www.dhv.de	
	DHV-Homepage allgemein	2,10
	Aktualität	2,04
	Informationsgehalt	2,09
	DHV-TV	2,61
	Wettbewerbsberichtserstattung (News of the day)	2,44
	DHV-XC	2,26
	Travel und Training	2,53
	Wetter	2,08
	Sicherheit	1,96
	DHV-Datenbanken Fluggeräte, Gelände	2,13
	Forum	2,64
	DHV-Shop	2,68

Was wünscht Du Dir von der DHV-Homepage zusätzliche ? (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Welche Produkte wünschst Du Dir im DHV-Shop zusätzlich? (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Wettbewerbssport

Wie wichtig ist Dir? (unwichtig -3 … sehr wichtig +3)	Wettbewerbssport	Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Wettbewerbssport Allgemein	2,42
	Junior- / Ladies-Challenge	2,38
	Landesmeisterschaft / German Cup	2,45
	Liga / Deutsche Meisterschaft	2,48
	Deutsche Streckenflugmeisterschaft / DHV-XC	2,15

Wünsche und Anregungen zum Wettbewerbssport: (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Verbandsführung

Wie bist Du mit der DHV Verbandsführung zufrieden?	Note: 2,36
Anmerkungen: (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)	
Wie beurteilst Du das DHV-Image auf der politischen Ebene in Deutschland?	Note: 2,64
Wie beurteilst Du das DHV-Image international?	Note: 2,38
Anmerkungen: (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)	

Beauftragung

Wie wichtig ist Dir? (Unwichtig -3 … sehr wichtig +3)	Beauftragung des DHV mit staatlichen Aufgaben	Wie bewertest Du? Note 1 2 3 4 5 6
	DHV-Behörden-Bereich allgemein	2,31
	DHV-Ausstellung der Luftfahrerscheine	2,00
	DHV-Geländezulassung	2,15
	Unfallberichte	2,05
	Sicherheitsmaßnahmen (LTA)	2,00

Wünsche und Anregungen: (die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)

Hersteller und Händler

Drachenflieger: Wie bewertest du?	Note	Gleitschirmflieger: Wie bewertest du?	Note
Drachen-Hersteller allgemein	2,43	Gleitsegel-Hersteller allgemein	2,32
Service	2,65	Service	2,38
Entwicklung der Geräteleistung	2,22	Entwicklung der Geräteleistung	2,00
Entwicklung der Gerätesicherheit	2,30	Entwicklung der Gerätesicherheit	2,13
Anmerkungen:	(die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)		
Drachenflieger: Wie bewertest du?	Note	Gleitschirmflieger: Wie bewertest du?	Note
Drachen-Händler allgemein	2,89	Gleitsegel-Händler allgemein	2,67
Beratung	2,81	Beratung	2,68
Service	2,77	Service	2,49
Anmerkungen:	(die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet)		

Viele Themen, ein Himmel, 1 Magazin

GLEITSCHIRM fly and glide schlechtflieger MAGAZIN

... wir werden 1

Unsere Autoren
Sascha Burkhardt
Michel Ferrer
Oliver Guenay
Mirjam Hempel
Klaus Irschik
Christoph Kirsch
Andy Kohn
Urs Lötscher
Burkhard Martens
Manfred Ruhmer
Torsten Siegel
Tom Weissenberger
Felilx Wölk
... und viele mehr!

flyandglide@interabo.de
www.gleitschirm-magazin.com
Abo-Hotline: +49 (0)30/61 10 52 820

... ab 18. Dezember 2008 am Kiosk und im Abo!

Fliegerkalender 2009

Der Klassiker – Gleitschirm
Im großen Format von 66 x 47 zeigen die besten GLEITSCHIRM-Fotografen ihr Können. Tolle Fotos vom gesamten Alpenbogen bis hin nach Südamerika und Asien begleiten durchs Jahr und machen Lust auf Fliegen! Format: 66 cm x 47 cm in bester Papier- und Druckqualität und hochwertiger Aufmachung! Preis: 29 Euro
Zu beziehen über den DHV-Shop.
Weitere Kalender gibt es von **Nova**, großformatig (DIN A3) mit 14 Monatsblättern (bis Februar 2010) plus Titelblatt – für 14,90 Euro einschließlich Versandkosten! Infos unter www.charly-produkte.de.
Parapente, mit Aufnahmen von Martin Scheel, Andreas Busslinger und Michel Ferrer. 13 Monate bis Januar 2010 für 14,80 Euro.
Cross Country, mehrsprachig mit Platz für eigene Termine. Preis 15,95 Euro, Infos unter www.xcshop.com.

Neuerscheinung „Das Brauneck – unser Hausberg“

Das Brauneck ist nicht nur der „Hausberg“ der Einheimischen, sondern auch der Münchener und des gesamten bayerischen Oberlandes. Ob zum Fliegen, Skifahren oder Bergsteigen, am Brauneck findet jeder seinen Freizeitausgleich. Auf 160 Seiten mit 620 Bildern werden alle relevanten Geschehnisse dokumentiert. Preis 33 Euro, erhältlich beim Verlag oder im Buchhandel, ISBN: 3-9809985-2-5. Herausgeber: Werbeagentur Eder GmbH, Werbung & Verlag, Lenggries.

Streckenflugurlaub auf brasilianisch mit Oliver Rössel

Eine durchwachsene Fliegersaison in unseren Breitengraden geht zu Ende und die ersten Schneefälle haben sich bereits angekündigt. Höchste Zeit also, um die Gedanken schweifen zu lassen, wie und wo die thermiklose Zeit am besten überbrückt wird. Oliver Rössel, Weltcup Gesamtsieger 2004 und amtierender Deutscher Meister, kennt die Fluggebiete in Brasilien vom PWC-Wettkampf und hat das fliegerische und Erholungs-Potential dort schätzen gelernt. In Zusammenarbeit mit einem örtlichen portugiesisch-sprechenden Betreuer wird Olly im März 2009 (07.03. - 20.03.2009) mit einer überschaubaren Gruppe bis maximal 17 Personen verschiedene Fluggebiete besuchen. Die genaue Leistungsbeschreibung der Reise und alle weiteren Details finden Interessenten auf der Internetseite www.oliver-roessel.de.

Streckenflugtheorie mit Oliver Rössel

Am 10.01.2009 ab 16.00 Uhr veranstaltet der Gleitschirmverein Nahe-Glan. ein “theoretisches” Streckenflugseminar. Mit Oliver Rössel konnte der Verein einen der Top-Piloten der Gleitschirmszene engagieren. Die Veranstaltung findet im schönen Nahe-land im Dorfkrug zu Oberstreit statt, ca. 15 km südwestlich von Bad Kreuznach. Der Unkostenbeitrag für die etwa vierstündige Veranstaltung beträgt 25 Euro für Nichtmitglieder. Aufgrund der Räumlichkeiten ist die Veranstaltung auf 50 Teilnehmer begrenzt. Weitere Informationen unter “www.gleitschirmverein-nahe-glan.de”. Verbindliche Anmeldungen sind bis zum 17.12.2008 am besten per e-mail an joachim.haering@federalmogul.com zu senden. Telefonische Auskünfte erhaltet Ihr unter Tel: 06131-881886.

Einfach zum in die Luft gehen!

Ende Januar wieder am Tegernsee.
Infos unter www.bad-wiessee.de/montgolfiade.

Speedshirt von NOVA

Speedarms oder Speedshirts werden über der normalen Flugbekleidung getragen und vermindern den Luftwiderstand. Wieviel, das sei mal dahin gestellt, aber cool sind sie allemal! NOVA bringt anlässlich des bevorstehenden 20 jährigen Firmenjubiläums ein eng anliegendes Speedshirt im neuen Design. Das Shirt gibt’s für 49,50 Euro in Flugschulen oder bei www.nova-wings.com und www.charly-produkte.de.

Flugschule Chiemsee unter neuer Führung

Nach dem tragischen Unfall von Thomas Beyhl am 02.10. 2008 steht die Flugschule Chiemsee nun unter einer neuen Führung. Birgit Beyhl übernimmt ab sofort die Geschäftsleitung und wird die Flugschule im Sinne von Thomas und entsprechend seiner Philosophie weiterführen. Alle geplanten Reisen werden, wie auf der Homepage angekündigt, stattfinden. Der Service im Bereich 2 Jahres Checks und Reparaturen, wird auf dem bekannten Niveau fortgeführt. Infos unter www.flugschule-chiemsee.de.

Neuer Vertrieb für OZONE in Deutschland

Nach vielen Jahren der Zusammenarbeit hat sich Ozone dazu entschlossen, den Vertrieb in Deutschland und Österreich zu verändern. Ozone dankt für die bisherige Zusammenarbeit mit Aerosport. Konny Konrad, dort Geschäftsführer bis 2004, ist nun offiziell Teil des Ozone Teams. Infos unter OZONE DA, Konny Konrad, +49(0)8032-982931, kk@flyozone.com, www.flyozone.com.

ACTION

Filme Deinen Sport aus Deiner eigenen Perspektive. Die BLACKEYE™ TWO/540 Helmkamera passt auf beinahe jeden Helm und jeden Kopf. Dreh' Deine eigenen Sportfilme - wie die Profis im Fernsehen. Hände natürlich an den Steuerleinen und nicht an der Kamera! Infos unter: www.blackeyeusa.com (inkl. Demo-Gleitschirmvideo) Erhältlich bei: www.gps24.de.

Aerosport hat umstrukturiert

Nach Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit gehen Ozone und Aerosport in Zukunft getrennte Wege. Wegen personeller Umstrukturierung strafft die Firma in Zukunft ihr Angebot. Aerosport konzentriert sich ab sofort exklusiv auf die Marken Gin, Sup Air und Plusmax. Mit dieser Maßnahme will die Traditionsfirma noch kundenorientierter und effizienter für ihre Kunden präsent sein. Als Ausgleich für eventuelle Verzögerungen in vergangenen Zeiten hält das Aerosport-Team ein kleines Präsent aus dem Shopangebot bereit. Mehr Infos unter www.aerossport.de.

Neue Softshell von U-Turn

Die neue Softshelljacke von U-Turn ist ein Gewinn für mode-bewusste Flieger. Der sportliche Schnitt des innovativen Polartec-Stoff machen aus der Jacke ein funktionelles Kleidungsstück. Mit dem U-Turn-Logo versehen, garantiert sie Wärme ohne Gewicht, ist atmungsaktiv, haltbar und trocknet schnell. Nur in schwarz für 99 Euro in den Größen von XS bis XXL. Infos unter www.u-turn.de.

Anzeigen

DHV shop

Zu bestellen über: Tel.: 08022/9675-0 Fax: 08022/9675-99 e-mail: shop@dhv.de www.dhv.de

Alle Preise verstehen sich zuzüglich Portokosten

Bücher / Lehrpläne / DVDs / Karten / Sicherheit / Unterhaltung

Our spirit soars GLEITSCHIRM-Kalender 2009

Der bekannte GLEITSCHIRM-Kalender ist da!
Im großen Format von 66 x 47 zeigen die besten GLEITSCHIRM-Fotografen ihr Können.
Foto-Ästheten wie Andy Busslinger, Jérome Maupoint, Martin Scheel, Markus Zimmermann, Michel Ferrer und Felix Wölk haben die ganze Welt bereist und präsentieren auf den 13 Kalenderblättern die besten „Shots" des Jahres. Tolle Fotos vom gesamten Alpenbogen bis hin nach Südamerika und Asien begleiten durchs Jahr und machen Lust auf Fliegen!
Format: 66 cm x 47 cm in bester Papier- und Druckqualität und hochwertiger Aufmachung!
Preis: 29 Euro

DHV Funktions-Cap

Dunkelblau mit beigem Wildlederschild, aufgesticktes DHV-Logo vorne, www.dhv.de hinten, Größenverstellbar mit Metallverschluss.
Preis 9,80 €

H.A.D.-Headware Multifunktionstuch mit Fleece

Ein Multifunktions-Kleidungsstück für alle Aktivitäten, das höchsten Komfort und Schutz gegen Witterungseinflüsse wie Wind, Schnee, Sonne usw. bietet. Mit DHV-Exclusiv-Druck - Drachen- und Gleitschirmmotiv.
Preis 17,90 €

Red Bull X-Alps 2007

DVD - Red Bull X-Alps 2007
DVD von Hannes Arch. Filmdauer 100 Min.
Preis: 19,90 ?
inkl. gesetzl. MwSt.**DVD-Preis: 19,90 €**

Starten, Steuern, Landen mit Bonusvideo

Der bewährte Lehrfilm "Starten - Steuern - Landen" ist gründlich überarbeitet und erweitert. Als Bonusvideo von Karl Slezak "Sicher Gleitschirmfliegen" - Vorflugcheck und Startcheck - auf der DVD enthalten.
Spieldauer 35 Min., Bonusfilm 12 Min.
DVD-Preis: 15,50 €
Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!

Ausgabe 2006

AUGENBLICKE OBEN –

Eine packende Dokumentation über die aufregendsten Flüge, spektakuläre Abenteuer und die ungewöhnlichsten Piloten dieser faszinierenden Sport- und Lebensart. Oliver Guenay, 264 Seiten.
Preis: 39,00 €

Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabeihaben! Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendbar), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, Maße: 20*14*5 cm **Preis: 37,00 €**, incl. SAM-Splint
19,00 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Fluggebiete der Alpen

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

Ausgabe 2003

Fluggeländekarte Italien

Gesamtübersicht der italienischen Fluggebiete.
Maßstab 1:900 000
In Italienisch!
Preis: 7,00 €

Ausgabe 2003

Deutsche Fluggelände Karte

450 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.
Preis: 9,20 €

Ausgabe 2004

Ausgabe 2007

Das Thermikbuch 2. Auflage, mit DVD

Das Thermikbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger von Burkhard Martens in der 2. Auflage mit beiliegender DVD
(Ausgabe 2008)
Preis: 39,95 €

Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger

Über 400 Seiten Vorbereitung, Planung, Streckenwetterkunde, komplett bebilderter Strecken-Fluggebieteführer der Alpen 60 Startberge, Satellitenkarten und IGC-Files in SeeYou-Karten eingebaut zeigen dabei die erfolgreichen Flüge in jedem Gebiet - getrennt für für Einsteiger und Fortgeschrittene. DVD mit Bildern und IGC-Files, über 800 Abbildungen. Interview mit Sepp Gschwendtner über das Streckenfliegen im Flachland, Wetterkunde, Sonderkapitel über Streckenwetter vom DHV-Meteorologen Volker Schwaniz.
Preis: 49,90 €

Ausgabe 2005

Die schönsten Fluggebiete der Alpen

4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay mit vielen neuen Infos zu ausgewählten Fluggebieten der sechs Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz, und Österreich. Mit vielen Fotos, 256 Seiten
Preis 39,50 €

Ausgabe 2004

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer

2. Auflage des Fluggebietsführers von Oliver Guenay mit vielen neuen Tips zu Fluggebieten in Italien, Frankreich, Spanien, Türkei, Griechenland, Kroatien, Portugal und Marokko.
Preis: 39,50 €

Ausgabe 2006

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Der erfolgreiche Segelflieger Martin Dinges richtet sein Buch an Alle, die ihr meteorologisches Verständnis auf dem Gebiet der thermischen Aufwinde und thermischen Windsysteme vertiefen wollen. 62 Seiten mit 48 Skizzen s/w .
Preis: 15,25 €

Prüfungsfragen

GS A-Schein	**Preis:**	**12,00 €**
HG A-Schein	**Preis:**	**12,30 €**
Flugfunk	**Preis:**	**3,60 €**
GS Passagier	**Preis:**	**7,00 €**

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

Ausgabe 2007

Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-Rom (auf dem Cover steht fälschlicherweise DVD) mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahreneinweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn.
Preis: 39,90 €

Ausgabe 2003

Gleitschirmfliegen für Meister

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde grundlegend erweitert und aktualisiert. Neu ist ein Beitrag von Claus Vischer. Der Gleitschirmfluglehrer und erfolgreiche Streckenpilot im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Weitere aufschlussreiche Videos erläutern die Wetterphänomene. Lieblingsrouten der Streckenflieger werden grafisch dargestellt. **Preis: 39,90 €**

Ausgabe 1998

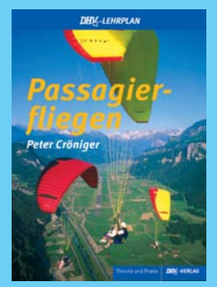
Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.
Preis: 24,50 €

Ausgabe 1993

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis: 24,50 €



Ausgabe 2005

Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Haftungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut , dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.
Preis: 19,90 €

Ausgabe 2003

Schlepp-Lehrplan

Lehrpläne zum Thema
Windenschlepp und UL-Schlepp.
Windenschlepp 85 Seiten
Preis: 16,90 €
UL-Schlepp 60 Seiten
Preis: 12,50 €

Kombi-Preis 31,- Euro zzgl. Versand

DVD - BLUE SKY

Inhalt: Wing Man, Grand Canyon Wings, Job am Limit (Drachen- und Gleitschirmtests beim DHV), Pilot in 5 Tagen, Höhenrausch, Sprung in die Tiefe und als Bonus eine Reportage über die X-Alps 2005. Spieldauer 120 Min. Bonusfilm 20 Min.
Einzelpreis 20,50 €

DVD - FREE FLIGHT

Die schönsten Folgen aus der TV-Doku-Serie Take-Off. Inhalt: Ein neues Leben, Matterhorn BASE, Der Drachenreiter, 40 Sekunden Freiheit, Rekordjagd, X-Andes und als Bonusfilme: Lautlos am Limit, Drachenflüge in den Alpen und Skysurf.
Spieldauer 107 Min. Bonusfilme 25 Min. **Einzelpreis 20,50 €**

FLIGHT CONTROL - mit MadMike Küng

Wissen aus zwei Jahrzehnten praktischen Trainings und zahlreichen Seminaren: Basics – Advanced – Störungen – Aktives Fliegen – Abstiegshilfen – Specials.
Sprachen: Deutsch/Englisch.
DVD-Preis: 24,90 €

PLAYGROUND - mit MadMike Küng

Verständliche Erklärungen, ausführliche Demonstrationen, gezielte Übungsanleitungen. Jede Trainingseinheit kann über die Menüführung direkt angewählt werden. Spieldauer 34 Min. - Sprachen: Deutsch/Englisch.
DVD-Preis: 29,90 €

GLÜCKLICHER IKARUS

mit dem Gleitschirm über die Alpen. Quer über die Alpen zu fliegen von Nord nach Süd. Toni Bender hat sich diesen Traum erfüllt und nimmt den Zuschauer mit auf eine Reise mit dem Wind in völliger Harmonie mit der Natur. Nicht nur Piloten werden von diesem Film begeistert sein! Eine DVD in deutscher und englischer Sprache.
DVD-Preis: 18,50 €

WOLKEN, WIND und THERMIK

Lehr- und Informations-DVD für Drachen- und Gleitschirmflieger des DHV. Anschaulich hat Charlie Jöst in Zusammenarbeit mit dem DHV-Lehrteam, insbesondere dem Meteorologen Hannes Schmalzl, die Themen Windsysteme, Thermik, Zirkulation, Frontensysteme und Wettergefahren dargestellt. Für die Ausbildung zum Drachen- und Gleitschirmpiloten beschreibt dieser Film die wichtigsten Inhalte im Fach Wetterkunde. Auch als VHS erhältlich. Filmdauer 53 Min.
DVD-Preis: 19,50 € VHS-Video Preis: 19,50 €

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenflieger. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten.
VHS-Video Preis: 15,50 €
DVD-Preis: 15,50 € Mit Bonusfilm - German Open 2005!

Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten.
VHS-Video Preis: 19,50 €
DVD-Preis: 19,50 € Mit Bonusfilm - Sicher Gleitschirmfliegen!

Am Seil nach oben

Windenschlepp für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.
VHS-Video Preis: 15,50 €
DVD-Preis: 15,50 €

Wintertime

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

www.dhv.de

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Wintertime

PROFESSIONELLER UMGANG MIT DEM RISIKO

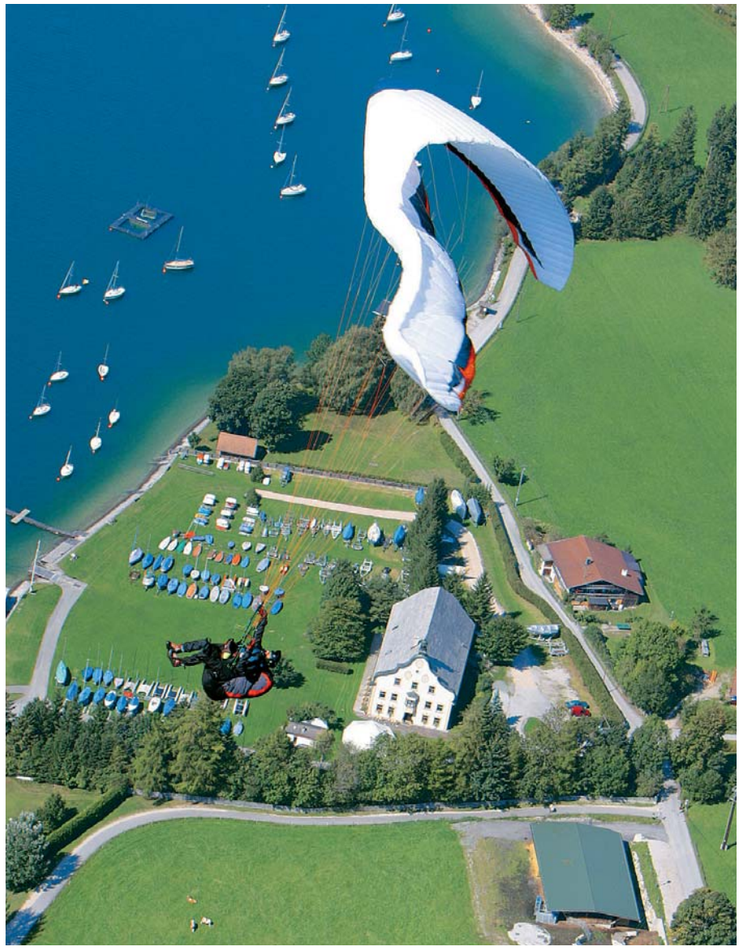
Damit andere sicher fliegen können, testen Gleitschirm-Testpiloten des DHV die Flugausrüstung.

Ein Beitrag von Heiko Link

800 Meter unter Mike Küng befindet sich der Achensee, sieben Meter über ihm sein Gleitschirm. Der Blick des Testpiloten wandert an den tragenden Leinen entlang nach oben. Zügig zieht er die beiden Bremsleinen runter, streckt seine Arme dabei voll aus. Die Schirmkappe quittiert das Manöver mit lautem Rascheln und heftigem Schlagen. Dann verschwindet sie aus dem Blickfeld des Piloten, verliert fast vollständig ihre Flugfähigkeit. Küng kippt nach hinten. Rasant geht es rücklings nach unten. Sekunden später entfaltet sich der Schirm und fliegt wieder normal. Der Fullstall ist beendet, der Test bestanden. Wäre das Manöver schief gegangen, hätte Mike den Rettungsfallschirm geworfen.

Ort des Geschehens ist Österreich. Hier und am Gardasee in Italien testen Reiner Brunn, Harry Buntz, Beni Stocker und Mike Küng als unabhängige Piloten des DHV im Jahr etwa 100 neue Modelle verschiedener Hersteller. Mit der Kamera dokumentieren Wolfram Kastl und Ines Sattler jedes Flugmanöver. "Seit 1987 legt der DHV die Prüfungsrichtlinien für die Geräte zusammen mit dem Luftfahrt-Bundesamt fest und führt die Prüfungen entsprechend durch", erklärt Reiner vom Technikreferat.

Bei den Probeflügen geht es vor allem darum, festzustellen, ob die von der Herstellerfirma gewünschte Klassifizierung des Schirms gerechtfertigt ist. Wenn die leistungsstarken Hochleister an der Reihe sind und auf Herz und Nieren getestet werden, zeigen selbst erfahrene Berufspiloten gelegentlich Nerven. "Jeder, der behauptet, dass die Testflüge nur Spaß machen, macht sich selbst etwas vor. Bisweilen kann es schon mal brenzlig werden", betont Mike. Für diese Fälle haben die Piloten nicht nur einen, sondern gleich zwei Rettungsgeräte dabei. Trotzdem, solch klare Worte aus dem Mund jenes Mannes, der aufgrund seiner Rekordflüge, Absprünge aus Hubschraubern, Bergbahnen, Zeppelinen und diversen anderen spektakulären Aktionen nur



FOTOS HEIKO LINK

DHV-Testpilot Harry Buntz in Aktion

"Mad Mike" genannt wird, hinterlassen einen bleibenden Eindruck.

Über dem Wasser fliegt Beni Stocker mit einem roten Schirm. Vom Boden aus sind die Markierungen aus schwarzem Klebeband an der Unterseite der Kappe deutlich zu erkennen. Mit ganzem Körpereinsatz reißt Beni in einem kräftigen Ruck auf der linken Seite einige der Leinen herunter. Die Schirmkappe klappt bis an den Rand der Markierung ein und verliert dabei 70 Prozent ihres Profils. Der Schirm dreht ruckartig nach links. Beni bremst den winzigen Rest der Tragfläche an, um die Drehung zu stoppen. Das Nylongewebe entfaltet sich und nimmt seine ursprüngliche Form an – auch dieses Manöver ist gelungen und der Schirm hat eine weitere Hürde auf dem Weg zur Zulassung genommen.

Dass ein Hochleister bei einem der 14 Testmanöver nicht wieder unter Kontrolle gebracht werden konnte, ist jedem der Testpiloten schon passiert. "Wir landen dann am Retter im See. Im Schnitt erwischt es pro Jahr einen", sagt Harry. "Mit einem Motorboot, das immer am Ufer bereit steht, werden die Flieger von Ines wieder aus dem Wasser gefischt. "Den routinierten Testpiloten zeichnet aus, dass er das Rettungsgerät selten braucht", erklärt Reiner. Mad Mike ergänzt: "Wenn ich beim Einleiten eines Manövers zum Beispiel feststelle, dass der Schirm massiv wegdreht und schnell an Höhe verliert, breche ich ab."

Was es seit Jahren weder bei den Tests noch im normalen Flugbetrieb gab, sind Unfälle aufgrund von Materialversagen. "Die Nylontücher aus Ripstop-Gewebe und die Kunstfaserleinen sind mittlerweile so hochwertig, dass es da keine Probleme mehr gibt", berichtet Reiner. Alle Piloten begannen als normale Gleitschirmflieger und machten irgendwann ihr Hobby zum Beruf. Auf die Frage, ob sie ihren Traumjob gefunden haben, reagieren die Profis verhalten. "Der professionelle Umgang mit dem Risiko ist in unserem Job ganz entscheidend", findet Reiner. Adrenalinjunkies kann er in seinem Team nicht gebrauchen: "Je mehr Du am Leben hängst, desto professioneller wirst Du diesen Beruf ausführen. Außerdem wollen wir das ja alle über Jahre hinweg machen." Die zweitwichtigste Anforderung an Testpiloten ist Flexibilität: Von Montag bis Sonntag bestimmt das Wetter sehr kurzfristig die Arbeitszeiten. "Im Schnitt sind wir zwei Tage pro Woche in der Luft", sagt Reiner. Außer Mad Mike, der auf 800 bis 900 Flüge im Jahr kommt, arbeiten alle auch im Büro, wo sie für den DHV unter anderem die Verwaltungsarbeiten zu den Testflügen erledigen.

"Die Tests sind sehr aufwendig und kostspielig", betont Reiner. "Zusammen mit den Herstellern treiben wir einen enormen Aufwand, um sichere Produkte zu gewährleisten", fügt er hinzu. Kaum hat er den Satz ausgesprochen, startet 1.840 Meter über ihm, am Startplatz neben der Bergstation der Rofahn-Seilbahn, ein orangeweißer Gleitschirm. Harry Buntz steuert auf den See zu und informiert über Funk den Kameramann Wolfram, dass er in wenigen Sekunden einen Fullstall fliegen wird. Wolfram guckt durch den Sucher und drückt die Aufnahme-Taste. Ein neuer Testflug beginnt.

V.l.: Wolfram Kastl, Reiner Brunn, Bernhard Stocker, Ines Sattler, Mike Küng

Anzeige

Anzeige

„Der" Bestseller für Gleitschirm- und Drachenflieger

Das Thermikbuch ist in der zweiten Auflage wieder erhältlich. Das meistverkaufte Scenebuch weltweit! Burkhard Martens ist einer der erfolgreichsten Streckenpiloten. Er versteht es meisterhaft sein umfassendes Wissen mit Hilfe vieler Bilder einfach zu vermitteln. Für Schüler und Wenigflieger ist es unverzichtbar, aber selbst erfahrene Piloten finden viele Tipps und Anregungen um noch besser zu werden.

Aus dem Inhalt:
• Thermikentstehung • Thermikmodelle • Aufwindstärkenverteilung • Leethermik • Abrisskanten • Wolkenbilder • Wetter und Wolken • Zentriertechnik • Soaren • Polare • Taktiken und Tipps zum Streckenfliegen • Tipps • • Sonderkapitel von Bruce Goldsmith zum effektiven Fliegen

Auf der beiliegenden Weiterbildungs-DVD ist eine 300 Bilder umfassende Power-Point-Präsentation über Wetter und eine 20 minütige Diashow mit Musik enthalten.
Diese DVD kann man auch einzeln als Update für die 1. Auflage für € 12,50 kaufen. Sie enthält nämlich auch die in der 2. Auflage dazugekommenen Kapitel (50 Seiten) als PDF-Files.

Das Thermikbuch kostet € 39,95 und ist bei Flugschulen oder unter www.Thermikwolke.de erhältlich.

Das Erfolgsbuch des Siegers der Bayerischen Meisterschaft, der Flatlands in Berlin und des DHV-XC in der offenen Klasse 2008!

Das Thermikbuch gibt es auch auf, englisch, französisch, italienisch, russisch und japanisch!
Infos unter: www.Thermikwolke.de

Das Streckenflugbuch ist der Klassiker in der Streckenflugscene. Es baut auf das Thermikbuch auf und enthält neben der speziellen Streckenflugtheorie einen riesigen bebilderten Streckenflugführer der Alpen. 22 Topgebiete mit 60 Startplätzen werden im Detail erklärt. Es wird neben den Start- und Landeplätzen gezeigt welches die Standardrouten sind, wo Schlüsselstellen sind und wie diese Schwierigkeiten gemeistert werden. Das Buch ist neben Streckenfliegern auch für Piloten interessant, die selten in die Luft kommen. Sie finden viele lehrreiche Tipps, Anregungen und der Streckenfluggebieteführer kann genauso als normaler Flugführer genutzt werden.

Aus dem Inhalt:
• Streckenflugplanung • IGC-Files •DHV-XC Regeln und Taktik • Streckenflugwetter und Wolken • Wetterspezial von Volker Schwaniz • Streckenfliegen für Einsteiger • Flachlandfliegen, großes Spezialkapitel von Sepp Gschwendtner •Fluganalyse • Sollfahrt • 20 Interviews von Top Streckenpiloten •
• Viele Tipps lassen den Leser an Burki´s reichen Erfahrungen teilhaben. Sie sind auch für Wenigflieger sehr wertvoll.

Auf der beiliegenden DVD sind viele Bilder und alle verwendeten IGC-Files enthalten, sie erleichtern die eigene Flugplanung sehr.

Das Streckenflugbuch kostet € 49,90 und ist bei Flugschulen oder unter www.Thermikwolke.de erhältlich.

DER DHV VOR ORT

Die Regionalversammlungen 2008

Ein Beitrag von Benedikt Liebermeister

Sicherheitsreferent Karl Slezak bei seinem Vortrag

FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER, CHARLIE JÖST

Im Herbst reiste die DHV-Verbandsführung zum Gedankenaustausch mit den Mitgliedern und Vereinen mit einer informativen Vortragsreihe durch die Regionen.

Der Flughafen Bremen war die erste Station. GSC-Weser, DFC Weser und DHV-Finanzvorstand Dirk Aue hatten in diese geniale „Location“ organisiert.

In Punkto Originalität war der Ort der Regio Ost dem Flughafen Bremen gleichwertig. Chrisoph Buddee, Vorsitzender des DCB-Berlin, hatte in einen ehemaligen russischen Mig Shelter eingeladen. Der Shelter steht in Altes Lager, dem Streckenflug-Eldorado im norddeutschen Flachland. Flüge über 200 km sind hier keine Seltenheit. Regionales Thema waren die von der DFS beabsichtigten Luftraumänderungen 2009 im Luftraum Berlin.

Nähe zum Fliegen bewies auch der Tagungsraum unterhalb des Merkurs. Werner Axtmann und Bernd Leicht (GSV-Baden/Schwarzwaldgeier) organisierten die Regio Südwest am Fuß des Badener Hausbergs. Björn Klaassen berichtete über die geplanten Luftraumänderungen im Bereich Baden Airpark (TMZ zu D).

In der Bausenberghalle empfingen Frank Herr (2. Vorsitzender DHV) und der 1. Vorsitzende Reiner Ehrhardt von den Rhein-Mosel-Lahnern die Teilnehmer der Regio Mitte. Änderungen der Luftraumsituation für Fritzlar, Mönchengladbach und Bitburg stehen für 2009 an. Ausführlich diskutierten die Betroffenen die neuen Bestimmungen. Frank Herr kandierte als Regionalbeirat und wurde einstimmig für weitere 3 Jahre gewählt. In den anderen Regionen standen keine Wahlen an.

Im reinsten Weiß-Blau leuchtete der Himmel über der prächtigen Barockkirche Fürstenfeld. Das ehemalige Zisterzienserkloster gibt einen würdigen Rahmen für Events aller Art ab. Georg Ring, Vorstand der Drachfliegerfreunde Fürstenfeldbruck, hatte die Versammlung Südost im örtlichen Veranstaltungszentrum arrangiert.

In allen Region hatten sich am Morgen die Vereinsvorstände zu einem Austausch über ihre Arbeit mit den Verantwortlichen des DHV getroffen.

Mit einer Film-Collage eröffnete der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst das Vortragsprogramm. Beeindruckend waren die gestochen scharfen On-Board-Bilder von der Drachen WM am Monte Cucco sowie der German Open im Gleitschirmfliegen in Piedrahita. Burkhard Martens hat hervorragende Bücher über das Thermik- und Streckenfliegen geschrieben. „Sieht so aus, als ob Du aus Deinen Büchern am meisten lernst. Denn Du bist dieses Jahr erneut Deutscher Meister im Streckenfliegen geworden“, kündigte Charlie Jöst seinen Vortrag an. Nützliches zur XC-Vorbereitung war Burkhards Thema.

Und die Vorbereitung beginnt schon vor dem Flug mit der Wahl des geeigneten GPS oder Kombi-Gerätes. Bin ich in der Luft, gehen Streckenflüge über Stunden. Genügend trinken ist unbedingt notwendig. Doch wie entsorgen, Windel oder Unrinalkondom? Burkhard legte die Vor- und Nachteile dar. Im Frühjahr ist es saukalt. Dagegen empfahl er heizbare Handschuhe und Einlegesohlen. Bei der Wahl der Aufgabe greift der Deutsche Meister auf die umfangreiche Datenbank des DHV-XC zu. Durch Aufeinanderlegen mehrerer Flüge zeigen sich die zuverlässigsten Thermikquellen an den Schlüsselstellen. Der XC-Profi lädt sie in sein GPS und weiß im Zweifelsfall, wo's langgeht. „FAI-Dreiecke plane ich mit See You. Je nach Größe des Dreiecks sehe ich genau den Sektor, in den ich die Wendepunkte legen muss“, erklärte Burkhard. „Meinen Wetterbericht hole ich mir aus folgenden Quellen. Für den ersten Überblick nutze ich Volker Schwaniz aktuelle Vorhersagen auf der DHV-Website. Dort finde ich auch alle weiteren Links zu den jeweiligen Segelflugwetterberichten. Wetteronline liefert mir stündliche Windwerte. Für die längerfristige Planung bietet www.wetterzentrale.de aussagekräftige Wetterkarten.“

Burkhard Martens weiß spannend zu berichten

Bis ins Detail gab der Deutsche Meister Einblick in seine akribische Vorbereitung und unterlegte die Theorie mit anschaulichen Fotos.

Flugsicherheit ist Topthema. DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak und Hannes Weiniger, Leiter des Referates Technik, nahmen in ihrem Vortrag zu den Themen „Gütesiegel 2008“ und „Protektorprüfung“ Stellung.

Positiv berurteilte Karl Slezak die Tätigkeit der Arbeitsgruppe „Flugtests“ des Runden Tisches. Hauptanliegen des DHV war die Durchführung von Einklapptests, die das Segel bis über die Hinterkante deformieren. Die Arbeitsgruppe kam überein, dass die Tests künftig über ein Messfeld definiert werden.

Die genaue Definition des Messfeldes demonstrierte Hannes Weininger anhand eines Videos. Damit der Testeinklapper in Zukunft für LTF und EN gültig ist, muss er innerhalb dieses Messfeldes liegen. „Mit neuen Messgeräten können wir die Nickwinkel, die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Sinkgeschwindigkeit und die G-Belastung bei Einklappern und Teilspira-

Tagungspause unter den Flügeln der legendären Junkers „Bremen“ die als erstes Flugzeug im April 1928 in Ost-West Richtung nach Amerika flog.

Charlie Jöst, Dr. Werner Eck (oben rechts), Hannes Weininger

ADAC-Crash-Testlabor

len aufzeichnen. Diese Technik wird in Zukunft helfen, diese Manöver objektiver zu beurteilen." Zur Aufzeichnung dienen dem DHV-Testteam zwei 3-Achs-Sensoren für Beschleunigung und Winkelveränderung kombiniert mit einem GPS, ca. 6 cm lang und 25 g schwer.

Karl Slezak stellte fest: „Mit den Protektortests hat der DHV einen Standard eingeführt, der weltweit für mehr Sicherheit gesorgt hat." Auf die Messproblematik der DHV-Protektorprüfanlage ging Hannes Weininger näher ein. Außerdem gab er einen Zwischenbericht zur Grundlagenforschung des DHV zu Schutzsystemen in Gurtzeugen. Dabei arbeitet der DHV mit dem ADAC-Crash-Testlabor zusammen. Erstmals wurde die Wirksamkeit von Protektoren mit Hybrid II Dummys untersucht und dabei eine Vielzahl wichtiger Daten gewonnen. Hochgeschwindigkeits-Kameras zeichneten die Tests auf. Eine ausführliche Beschreibung der ADAC-Tests erfolgt im nächsten DHV-Info. Über die Technik der E-Antriebe für Gleitschirmflieger und Drachenflieger informierte Dr. Werner Eck. „Die Startart Elektro ist der Einstieg in das wirklich unabhängige, umweltfreundliche Fliegen", schickte der Ingenieur seinem Vortrag voraus. „Schon heute sind Flughöhen von 1.200 m mit Flugzeiten bis zu 35 min (Starrflügler) problemlos zu realisieren."

Er betonte, dass Tausende jährlich Gleitschirm- oder Drachenfliegen lernen, es aber mangels Fluggelegenheit wieder aufgeben. Hier kann der Elektromotor helfen. Ausführlich erläuterte er die Entwicklungsrichtungen des Elektroflugs, ging auf die technischen Rafinessen des Antriebs ein und beantwortete geduldig die Fragen des interessierten Publikums. Auf die Vorträge folgte der verbandspolitische Teil der Regionalversammlung mit der Diskussion regionaler Themen und der Wahl der Delegierten für die Jahrestagung. Im Anschluss stellte Christoph Reiter, Vorstand der Kocheler Gleitschirmfreunde, das neue Fluggebiet am Hörndle im oberbayerischen Kohlgrub vor. Das Gebiet eignet sich vor allem für Gelegenheitspiloten und Flugschulen. Die Kocheler Gleitschirmfreunde engagieren sich für eine breite Nutzung des Fluggebietes und laden herzlich ein.

In allen Regionen stieß der Verband auf erfreuliches Interesse, die Versammlungen bieten den direkten Kontakt zum DHV. Ansprechpartner aus allen Referaten stehen für Auskünfte und zum persönlichen Kennenlernen vor Ort bereit.

Anzeige

AIRCOTEC

NEU bei aircotec
XC-trainer_3DG

flight instruments

Favorit

Champion

XC-trainer DUAL
16 Kanal-GPS

NEU
G-Anzeige bis 9G
G-Speicher 3-dimensional
15 mal/sec 10 Stunden
145 Std. Flugspeicherung
USB Schnittstelle

www.aircotec.com
phone 0043 3116/81018 11
info@aircotec.com

Anzeige

ARCUS 6
...EINE KLASSE FÜR SICH!

Start Up - Aktion*
Freu Dich doppelt...

Freu Dich auf den brandneuen **Arcus 6**, mit dem die erfolgreichste Modellserie der Gleitschirmszene fortgesetzt wird.
Freu Dich doppelt, den wenn Du Deinen **Arcus 6** bis zum **31.März 2009** bestellst, überweist Dir SWING **200 Euro** direkt auf Dein Konto!

Wie das genau funktioniert, erfährst Du auf **www.swing.de**

Start Up - Aktion
...Frühkäufer kassieren...
200 Euro Cashback!

SWING

Weitere Infos unter www.swing.de

*Die Arcus 6 Start Up - Aktion läuft vom 10.12.08 bis zum 31.03.09 und gilt für Deutschland, Österreich und die Schweiz.

Graphics / Layout / Photos: Alexander Knuth, Tony W. Richter, Bergfee - Fotolia

LYSET LAND – LAND DES LICHTS

Ein Beitrag von Ines Sattler

Ein Groundhandling- und Soaringurlaub mit Mike Küng im dänischen Nordjütland

Los, ihr müsst auch nochmal fliegen! Der Sonnenuntergang ist unglaublich!“ ruft Mike Küng aus der Luft. Also schnell die Gleitschirme ausgepackt, aufgezogen und die Düne hinaufgeklettert. Mike hat recht. Die Stimmung ist beinahe mystisch. Der rote Feuerball spiegelt sich im goldenen Meer. Die sanfte Abendbrise hebt die Piloten mit ihren Schirmen in die Luft. Schwerelos soaren sie an der Steilküste entlang, den Blick zum Horizont gerichtet, hinter dem die Sonne gleich für nur wenige Stunden verschwinden wird. Mittsommer in Skandinavien. Ein ganz besonderes Licht. Eine ganz besondere Stimmung. Ein ganz besonderer Fliegerurlaub.

Groundhandling

Seit einigen Jahren gibt Mike Küng Groundhandlingkurse. Außer in Wochenendseminaren in Deutschland und Österreich können Piloten ihr Können auch in einem mehrtägigem Intensivtraining in Dänemark verbessern. Groundhandling ist salonfähig geworden. Es ist nicht nur zum Angeben am Startplatz geeignet, wie Mike gern betont, es trägt auch zur Sicherheit beim Fliegen bei. „Ich kenne keinen Piloten, der seinen Schirm am Boden perfekt beherrscht und in der Luft schlecht ist. Wer sein Fluggerät beim Groundhandling gut kennt, hat auch beim Fliegen ein Gefühl für zu erwartende Reaktionen der Kappe, weiß, welche Impulse er zu geben hat“, erklärt Mike. „Und das Training am Boden ersetzt jedes Fitness-Studio. Es ist abwechslungsreicher und die salzige Meeresbrise hier ist angenehmer als die stickige Studioluft.“

Training in Dänemark

Am ersten Seminartag in Nordjütland demonstriert Mike den Kursteilnehmern seine Starkwindmethoden zum Kontrollieren des Schirmes. Er zieht auf dem breiten Sandstrand bei Løkken rückwärts auf, läuft mit dem Gesicht zur Kappe Richtung Düne und klettert mit dem Schirm über sich hinauf, dreht sich um und reiht sich in eine kleine Gruppe Möwen ein, um dann gleich wieder unten am Meer zu landen.

Das Groundhandlingtraining beginnt am flachen Sandstrand, dann wagen sich die Piloten an die Düne. Mike gibt unermüdlich Hilfestellung, läuft von einem zum anderen, um zu unterstützen. Egal ob Anfänger oder alter Hase, er hat für jeden Teilnehmer ganz individuelle Tipps zur Perfektionierung der Technik.

Über die A-Gurte aufziehen, über die C- und D-Gurte stabilisieren und korrigieren. Mit der Bremse Auftrieb erzeugen, damit man vom Schirm die Sanddüne hochgeschleppt wird. Immer wieder und immer wieder probieren und variieren. „Es reicht nicht den Weg zu kennen, man muss ihn auch beschreiten." Wie wahr. Und wie anstrengend. Doch irgendwann schafft es jeder, den Schirm über sich, wenigstens ein Stück hinaufzubalancieren, sich umzudrehen und ein bisschen zu fliegen.

Der Königsflug führt von der flachen Düne bei Løkken zum versandeten Leuchtturm von Rubjerg Knude. Ganz nah geht es an den Konturen aus gepresstem Sand und Lehm entlang. Der laminare Seewind macht mutig. Anders als in thermisch unruhiger Luft kann man sich hier dichter an den Hang herantrauen. Aber natürlich muss man immer aufmerksam bleiben, auch wenn zeitweise das Gefühl aufkommt, der „Autopilot" sei eingeschaltet.

Am Meer gelten andere Regeln als in den Alpen oder in den deutschen Mittelgebirgen. Windstärken, bei denen man in den Bergen nicht mehr auf die Idee käme, den Schirm auszupacken, garantieren in der Seebrise stundenlanges Soaringvergnügen. Aber auch hier gibt es natürlich eine Grenze, die unbedingt respektiert werden muss! Das Starten oben auf der Düne ist trickreich, da der Schirm im Lee liegt. Das Starten unten am Strand ist erst einmal sehr ungewohnt und übungsbedürftig. Gut ist es deshalb, entweder mit einer geführten Gruppe unterwegs zu sein oder Kontakt zu den einheimischen, stets hilfsbereiten, Piloten zu suchen.

Kontakte

Dansk Hanggliding & Paragliding Union
www.dhpu.dk
Paragliderklubben Nordjylland
www.pgnord.dk
Sky-Team Gleitschirmschule
www.sky-team.de
Flugschule Wildschönau
www.paragliding.at
Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschulen
www.wasserkuppe.com

Durch das tägliche, konsequente Training stellt sich der Lernerfolg schnell ein. War am ersten Tag nicht klar erkennbar, wer hier eigentlich mit wem spielt, so beherrscht am Ende der Kurswoche jeder Pilot seinen Schirm.

Fluggebiet

Die zwölf Kilometer lange Steilküste zwischen Løkken und Lønstrup ist der ideale Spielplatz. Der breite Sandstrand bietet perfekte Bedingungen. In Løkken nur wenige Meter hoch, wird dieses Steilkliff Richtung Norden immer höher. Kurz vor dem Fischerörtchen Lønstrup, beim langsam im Sand verschwindenden Leuchtturm Rubjerg Fyr, ist die Kante schließlich hundert Meter hoch. Rubjerg Knude ist die größte Wanderdüne Europas.

Die Nordseeküste ist perfekt bei Westwind. Bei Ostwind steht ein ideales Schulungsgelände nahe Aarlborg zur Verfügung. Ein sanfter Wiesenhang mit herrlichem Blick aufs Kattegat ermöglicht auch hier beinahe endloses Üben am Boden und kleine Flüge.

Familientauglichkeit

Anders als bei den sonst üblichen, oft konfliktbehafteten, Familien-Flieger-Urlauben gilt hier nicht Hape Kerkelings Bestseller-Motto „Ich bin dann mal weg", sondern das fliegende Familienmitglied bleibt eigentlich immer in Sichtweite, landet zwischendurch immer wieder bei seinen Lieben ein, um sich als Held zelebrieren zu lassen oder um sich einfach ein Käsebrot aus der Kühltasche zu nehmen. Der Strand ist für Kinder jeden Alters ein spannender Spielplatz. Einfach im Sand schaufeln, Sandfiguren bauen, Muscheln sammeln, Drachen steigen lassen, im Meer baden, Beachvolleyball spielen. In der Sonne liegen und lesen. Für jede Altersklasse ist etwas dabei. Genial ist auch, dass man mit dem Auto an den Strand fahren kann. So hat man alles dabei. Die Familie, die Flugausrüstung, etwas zu essen und zu trinken, Badesachen, einen Liegestuhl und einen Sonnenschirm. →

Flugregeln

Die folgende Richtlinie bitte immer beachten: Wenn zwei Piloten sich von unterschiedlichen Richtungen nähern, IMMER nach rechts drehen. Das heißt, wenn Du die Düne auf Deiner linken Seite hast, musst Du nachgeben, indem Du weg von der Düne fliegst. Du musst rechtzeitig abdrehen und reichlich Abstand halten. Gib Raum für unerfahrene Piloten. Es gibt keinen Grund, Dein Recht zu erzwingen. Verwende Deine Erfahrung und dreh einfach ab, bevor eine gefährliche Situation entsteht. Immer mit Helm fliegen. Bitte keine Zurufe aus der Luft an unten stehende Personen. Missverständnisse sind wahrscheinlich. Nicht über Leute fliegen, die offensichtlich Privatleben bevorzugen. Keine Tiere erschrecken. Wenn du siehst, dass sich Tiere von Dir gestört fühlen, bitte irgendwo anders fliegen. Nach einer speziellen Richtlinie in Løkken bitten wir jeden, während der Sommerperiode nicht südlich von Furreby zu fliegen. Einige der lokalen Landinhaber mögen es nicht, wenn die Gleitschirmflieger ihren Häusern zu nahe kommen. Es gibt genug Platz, um nördlich von Furreby zu fliegen. Also respektiert das bitte. Der ehemalige Startplatz in Bulbjerg ist für das Fliegen geschlossen. Seltene Vögel werden hier geschützt. Diese Richtlinien bitte beachten und die Einheimischen respektieren.
Noch einmal: Wir sind froh, ausländische Piloten in unseren Gleitschirmgebieten zu treffen. Wir wünschen Dir eine gute Zeit und frohes Fliegen in Nordjütland!
Morten Olesen - President, Paragliderklubben Nordjylland, www.pgnord.dk

Tipps für Nordjütland

Unterkunft:

Überall in Dänemark gibt es eine riesige Auswahl an Ferienhäusern. Viele liegen idyllisch mitten in den Dünen, Prädikat: ausgesprochen familienfreundlich! Am besten bucht man die Ferienhäuser von Deutschland aus (z.B. www.sonneundstrand.de oder www.novasol.de). Man kann aber auch in Lökken im Touristbüro direkt mieten. Entlang der Küste gibt es verschiedene Campingplätze. Nörre Lyngby ist für Flieger der beste Ausgangsort.

Flugalternativen in der Umgebung

- Hanstholm: Nord und Nordost; Wiesenstart - für Anfänger super geeignet
- Dokkedal (Südöstlich von Aalborg): Ost
- Ertebölle/Strandby am Limfjord: West

Alternativen zum Fliegen

- In der Nordsee baden ist ein prickelndes Vergnügen. Im Gegensatz zum Mittelmeer gibt es hier wirkliche Abkühlung.
- Brandungsangeln
- Kanufahren auf der Uggerby A. Das kleine Flüsschen windet sich durch die Dünen und mündet etwas östlich von Hirtshals in die Nordsee. Kanus kann man ausleihen.
- Radfahren (Achtung Gegenwind)
- Skagen - das Nordkap von Dänemark.
- Die Wanderdüne Rabjerg zwischen Nord- und Ostsee. Rabjerg liegt nördlich von Frederikshavn

Allgemeine Informationen:

Die Dansk Drageflyver Union ist der Dänische Verband der Drachen- und Gleitschirmflieger. Der Verband vermittelt interessierten Piloten Kontakte zu örtlichen Clubs. Die Fluggebiets-Informationsseite ist aufgrund einiger Vorfälle in den Geländen mit ausländischen Piloten nur noch dänischen Mitgliedern offen. Daher die Bitte: Immer vor dem Fliegen Informationen über die Gelände einholen, sonst sind auch hier die Gelände gefährdet. Bitte unbedingt die Vorflugregeln beachten.
Info: www.danskdrageflyverunion.dk

Alternativprogramm

Auch für Nichtflieger hat die Spitze Dänemarks einiges zu bieten. Radeln auf kilometerlangen ausgeschilderten Routen, die in Dänemark naturgemäß sehr flach sind, worüber sich jeder alpengequälte Oberschenkel freut. Oder wandern durch die endlosen Dünen, joggen im weichen Strandsand. Und das Meer lädt zum Schwimmen, Kiten und Surfen ein.

Wer noch nach einer weiteren benzinfreien Fortbewegungsmöglichkeit sucht, ist in Dänemark ebenfalls richtig: Reiten! Auf braven Isländern. Genauso sanft wie das Soaren an der Küste ist ein Ausritt auf diesen 4-Gang-Heuvergasern. Neben Schritt, Trab und Galopp verfügen diese Pferdchen noch über den „Tölt". Eine Gangart, bei der der Reiter elegant dahingleitet und nicht gut geschüttelt mit wundem Hinterteil nach Hause kehrt. Sollte es mal regnen oder stürmen, ist ein Besuch des „Nordsø Museet" in Hirtshals, dem größten Ozeanariums Nordeuropas, zu empfehlen. Willkommen in der Tiefe! Mit Robben, Walen und Haien Auge in Auge, doch zum Glück mit Panzerglas dazwischen. In Løkken bietet das „Action House" Spaß für alle Familienmitglieder. Gokart-Bahn, Bowling- und Paintballanlage, Ballspielhalle und vieles mehr. In Hjørring erwartet das tropische Erlebnisbad „Atlantis" mit Felsengrotten, Wasserfall, 85-Meter-Rutsche und Spa wellnessbedürftige Besucher und muskelkatergeplagte Flieger. Galerien, Glasbläsereien, Bonbonfabriken, Streichelzoos, Freizeitparks, Museen und historische Gebäude vervollständigen das Angebot.

Übernachtungsmöglichkeiten und Restaurants

Dänemark bietet ein breites Spektrum an Übernachtungsmöglichkeiten. Vom Schlafsack am Strand, über Zelt oder Wohnmobil, Hotels, Ferienappartements, Ferienhäuser von klein und gemütlich bis hin zur Luxusvilla mit Indoorswimmingpool, Sauna, Whirlpool und Kamin. Genauso ist es mit der Verpflegung. Fiske-Burger mit Pommes frites oder das 6-Gänge-Menü, alles ist möglich in den unzähligen Restaurants in Løkken, Nørre Lyngby und Lønstrup. – Und noch ein Geheimtipp: Parasol! Hier wachsen diese Riesenschirmpilze, die paniert und gebraten jedes Stück Fleisch in den Schatten stellen. Wo sie genau stehen, verrät ein echter Tiroler Schwammerljäger natürlich nicht.

Anzeige

Papillon wünscht Frohe Weihnachten!

* Weihnachts-Markt am 20. Dezember auf der Wasserkuppe *

Andere packen teure Päckchen– wir packen gratis Rettungen!*

Großer Flieger-Weihnachtsmarkt mit Tombola, Geschenk-Ideen und Fachvorträgen am 20. Dezember 2008 auf der Wasserkuppe (Rhön) Einladung & Programm: www.wasserkuppe.com

***In der Check & Pack - Aktion gibt's zu jedem Checkauftrag bis Weihnachten einen Rettungspack-Service gratis dazu!**

Während die meisten Menschen in der Vorweihnachtszeit mit Päckchenpacken beschäftigt sind, packen die Mitarbeiter des Luftfahrttechnischen Betriebes Wasserkuppe Rettungsschirme.

Unser Weihnachtsgeschenk an alle Piloten: Wer seinen Schirm bis zum 31. Januar 2009 zum 2Jahres-Check vorbeibringt, bekommt einen Pack-Service gratis dazu!

So einfach geht's:

1. Bringe deine Ausrüstung bis 31.1.09 im Flugcenter auf der Wasserkuppe vorbei, oder schicke sie per Post an das **Flugcenter Wasserkuppe, - LTB -, Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld**.
   Den **Service-Auftrag** findest du als PDF-Dokument unter **www.wasserkuppe.com/ltb** zum Download.

2. Nach spätestens **10 Werktagen** ist deine Ausrüstung abhol- oder versandbereit. Schon zum nächsten Flug startest du mit der Sicherheit eines neu gecheckten Schirmes und einer frisch gepackten Rettung.

CHECK & PACK-AKTION
2Jahres-Check inkl.
1 Rettungspack-Service

150,– EUR
Abholpreis

Dipl. Textil-Ing. Johannes Knust
Leitung LTB Wasserkuppe

Weihnachtsmarkt auf der Wasserkuppe

Der 2Jahres-Check

Ein Gleitschirm-Check im LTB Wasserkuppe dauert ca. 3 - 4 Stunden und umfasst die Sichtprüfung des Segels, der Nähte, des Leinenmaterials und der Tragegurte, die Ermittlung der Bruchlast des Leinenmaterials, die Prüfung der Reißfestigkeit des Tuches, eine Luftdurchlässigkeitsmessung mit dem Porosimeter, die Überprüfung der Trimmung und der Leinenlängen per Lasermessung, sowie die Erstellung des detaillierten Prüfprotokolles.

So bekommst du eine **herstellerunabhängige und aussagekräftige Dokumentation** über den aktuellen Zustand deines Gleitschirmes.

Dipl. Textil-Ing. Johannes Knust, Leiter des Technischen Betriebes Wasserkuppe und selbst leidenschaftlicher Gleitschirmpilot, weiß zu den herstellerspezifischen Eigenschaften der einzelnen Geräte genau und umfassend Auskunft zu erteilen.

Mit knapp 1000 Checks jährlich verfügt die Technik der Papillon Flugschulen über den größten, herstellerunabhängigen Erfahrungsschatz in der Gleitschirmszene.
Weitere Infos: www.wasserkuppe.com/ltb

Die nächsten Kurse

Auf der Wasserkuppe laufen an Weihnachten und über Neujahr Kombi-, Grund- und Schnupperkurse für alle, die noch 2008 mit dem Fliegen beginnen möchten! **Termine, Infos und Anmeldung: www.wasserkuppe.com**

Die Flugsaison auf der **wetterbegünstigten Alpensüdseite** beginnt in der niederschlagsärmsten Zeit des Jahres: Ab 25. Januar 2009 heißt es wieder „Start frei!" auf der **Lüsener Alm**.
Alle neuen Termine gibt's unter **www.fly-luesen.com**

„Start frei!" auf der Lüsener Alm

„Ski und Flieg" heißt es im Stubai, wo Parafly jetzt kombinierte Winter- und Flugsportwochen für Einsteiger und Fortgeschrittene anbietet.
Infos und Anmeldung: **www.parafly.at**

© 2008 by Papillon media / yaaomm • Angebote inkl. MwSt. und freibleibend • Abbildungen ähnlich

Flugschulen Sauerland • Willingen
Zur Hoppecke 5 • 34508 Willingen
fon: 05632 – 65 34
ettelsberg.com

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
fon: 06654 – 75 48 • fax: 82 96
wasserkuppe.com

Alpen-Paragliding-Center Stubai • Parafly
Moos 18 • A-6167 Neustift im Stubai
fon: +43 5226 – 33 44
parafly.at

FLUGGEBIET | GITSCHBERG

FOTO HANS HOSCHKA

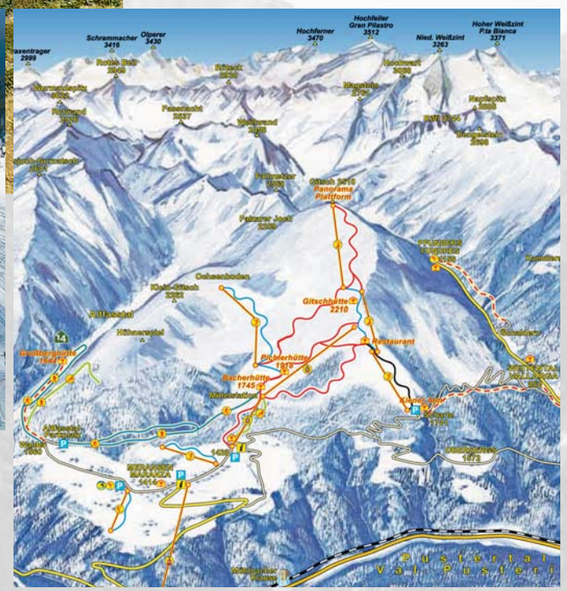
Früher war der Gitschberg ein beliebter Ausgangspunkt für Streckenflüge. Dann geriet er in Vergessenheit. Zu Unrecht.

Gitschberg in Meransen

SKI & FLY

Ein Beitrag von Georg Kreber

FOTO GEORG KREBER



Das Fluggebiet Gitschberg/Meransen liegt gleich am Eingang des Pustertals, unweit von Brixen. Der Ort Meransen liegt auf einem kleinen „Plateau“ auf ca. 1.400 m.

FLIEGEN IM WINTER

Bei der Kombination von Ski und Gleitschirm ist das Gebiet Gitschberg kaum zu übertreffen. Morgens erst mal bei ausgezeichnet präparierten Pisten 3 Stunden Skifahren (www.gitschberg-jochtal.com). Dann mit dem Gleitschirm auf den Gipfel (2.510 m). Allerdings benötigt man Ski, Snowblades oder Bigfoot. Als Fußgänger wird man mit den beiden Sesselliften nicht mitgenommen. Wenn die unteren Hänge schneefrei sind, was häufig der Fall ist, kann man oft bereits im Januar um die Mittagszeit ein bis zwei Stunden kreisen. Der Schlauch steht meistens ganz vorne, knapp westlich der Kiener-Alm-Piste (Serger-Wiese). Man sollte aber spätestens 50 m unterhalb der alten Bergstation nach Meransen abfliegen, denn das Gelände wird flach, und es kommt sogar noch ein vorgelagerter Hügel, der überflogen werden muss. Wer’s noch nicht kennt, sollte deshalb lieber bereits auf Höhe der Nesselbahn-Bergstation (Kabinenbahn) abfliegen. Wenn man nicht ständig im verstärkten Saufen fliegt, reicht es von dort gut über den Waldhügel. Wenn’s eng wird, gibt’s zwei Möglichkeiten: 1. Entweder nach links durch die Schlucht Richtung Pustertal rausfliegen. Meistens reicht es dann noch, den Hügel zu umfliegen und in Meransen zu landen. Oft hat man auf

www.dhv.de

FOTOS GEORG KREBER

der Vorderseite des Waldhügels vermindertes Sinken oder sogar Aufwind. Wenn es nicht nach Meransen reichen sollte, muss die Stromleitung am Ende der Schlucht beachtet werden. Man fliegt dann über das Pustertal und über Mühlbach auf die andere Talseite. Dort große Wiesen, offizielle Landewiese mit Windsack beim „Graahof“ (N 46°47’37”, O 11°40’32”), direkt östlich der Rodenecker Straße. Westlich der Straße sind auch große Wiesen, im unteren Teil aber stärker im Lee und eine Hochspannungsleitung (parallel zur Landerichtung). Vom Landeplatz zu Fuß (20 min.), mit Bus (Haltestelle direkt bei Landewiese „Graahof“) oder per Autostop zurück nach Mühlbach und mit der Seilbahn wieder hinauf nach Meransen.

2. Möglichkeit: Vor dem Waldhügel, bei der Mittelstation der Nesselbahn, am Rand der Skipiste in Gondelfahrtrichtung (flach bergauf) notlanden. Dabei darf natürlich niemand gefährdet werden, also nur Notlösung!

Landung in Meransen siehe „Landeplätze in Meransen“.

Wichtig: Wenn man beim Flug zum Graahof auf starken Gegenwind (westl. Talwind) stößt, sollte man nicht krampfhaft versuchen, den Graahof zu erreichen. Wenn’s nicht reicht, wird’s nämlich eng (Stausee, Hochspannungsleitung)! Stattdessen rechtzeitig umdrehen und sich mit dem Talwind nach Vintl blasen lassen.

Meistens hat man direkt oben am Gipfel gute Startverhältnisse. Natürlich sollte man so auslegen, dass die Skifahrer problemlos vorbeifahren können. Deshalb evtl. ca. 70 Höhenmeter zum ersten flacheren Teil der Gitschbergpiste abfahren und dort neben der Piste starten. Es bleiben immer jede Menge Schaulustige stehen. Also, zeigt was ihr könnt und gebt freundlich Auskunft. Bei Westwind kann man direkt neben der Nesselbahn starten. Oder vom Gipfel aus ca. 80 m Richtung Westen und dort starten. Allerdings Vorsicht – häufig Lawinengefahr! Bei der „Gitschhütte“ (unterhalb des Gipfel-Hangs, N 46°51’01”, O 11°41’05”) kann man ebenfalls in Richtung West starten.

Bei Ostwind befinden sich ebenfalls bei der Gitschhütte 2 hervorragende Startplätze, einer davon direkt auf Höhe der Gitschhütte (N 46°51’05”, O 11°41’12”), der andere ca. 40 m oberhalb (N 46°51’13”, O 11°41’17”). Man startet dort auf flachem Auslegegelände direkt in den steilen Osthang hinein. Je nach Wind kann man bis zum Gipfel aufsoaren. Im Frühjahr findet man dort häufig schon früh den Themikeinstieg für Streckenflüge.

Wer Lust hat, sollte nach dem Skifahren mit der letzten Bahn hinauffahren. Der Gitschberg-Sessellift macht gegen 16 Uhr zu. Die Nesselbahn läuft aber im Winter bis 16:30 Uhr, im Sommer bis 17 Uhr. Man kann direkt an der Bergstation Nesselbahn in 2 Richtungen starten.

Empfehlung: Start Richtung Süden (Kieneralm), dann links in Richtung Osten abdrehen, den langen Waldhügel (Stollberg) mit etwas Sicherheitsabstand umfliegen und nach Vintl im Pustertal hinunterfliegen. Riesige Landewiese direkt neben dem Bahnhof Vintl (N 46°48’52”, O 11°43’22”). Selbst wenn kein Schnee liegt, ist die Wiese häufig mit Rauhreif überzogen, da den ganzen Tag im Schatten. Man kann also trotzdem mit Skiern landen. Ein sensationeller Flug, vom Gitschberg-Gipfel ca. 1.750 Höhenmeter. Dieser Flug ist übrigens generell zu allen Jahreszeiten bei Ostwind zu empfehlen. Evtl. kann man sogar am Stollberg soaren. Dann ist allerdings auch unten mit starkem Ostwind zu rechnen. Das heißt, beim Rausfliegen ins Tal frühzeitig den Beschleuniger treten und die Ohren anlegen. Westlich von Vintl ist zwar noch 1 km Platz mit großen freien Flächen, aber das Tal wird immer enger und der Wind damit immer stärker. Nach der Landung beim Bahnhof Vintl überquert man die Gleise und läuft durch das Bahnhofsgelände. Eine Treppe hoch und die Pustertalstraße an der Fußgängerampel überqueren. Man steht direkt an der Bushaltestelle. In der Regel fährt der Bus halbstündig für 1,50 Euro nach Mühlbach. Dort steigt man direkt neben der Seilbahn aus, die bis 18:40 Uhr nach Meransen hinauffährt. Seilbahn ist im Skipass inbegriffen, bei Tageskarten allerdings nur bis 17 Uhr. Man kann auch im Pfunderer Tal (enges Tal östlich des Gitschbergs) bei der Ortschaft „Weitental“ landen. Im breiteren Teil offizielle Landewiese „Lanerhof“ mit Windsack. Meistens ruhige Verhältnisse (auch Schulungsgelände). Aber auch im engeren Teil Richtung Pustertal gibt’s noch diverse Notlandemöglichkeiten, wenn das große Saufen kommt und es nicht mehr nach Vintl hinausreicht. Das kommt aber so gut wie nie vor – meistens hat man über der Landewiese in Vintl noch mind. 600 Höhenmeter für allerlei Spaß zur Verfügung.

Wer in Weitental steht, muss aber Glück haben, dass ein Bus fährt oder ein Auto vorbeikommt. Sonst ca. 1 Std. Fußmarsch bis Vintl . Beim Lanerhof gibt’s Auskunft über Taxi.

Deshalb: Wenn man beim Streckenfliegen im Frühjahr und Sommer den Anschluss verpasst hat, sollte man immer versuchen, ins Pustertal hinunter zu kommen. Von dort ist man dank der tollen Busverbindungen schnell zurück in Meransen und man hat noch mal eine 2. Chance.

FOTO HANS HOSCHKA

STARTPLÄTZE IN MERANSEN

In Meransen selbst gibt es zwei Startplätze, die das Fliegen auch außerhalb der Bahnbetriebszeiten ermöglichen:

Startplatz Pichlerhof (SO – SW) (N 46° 49’ 27”, O 11° 40’ 44”)
Die Straße hinauf Richtung Kieneralm. Unterhalb des Pichlerhofes steile Wiese, Startrichtung SO - SW. Flug entweder nach Vintl oder nach Mühlbach, je nach Windrichtung im Pustertal. Bei West fliegt man wegen der starken Taldüse am besten nach Vintl, bei Ost nach Mühlbach. Vom Pichlerhof evtl. um die Mittagszeit Thermikeinstieg möglich. Besitzer ist der Wirt der Pichlerhütte im Skigebiet. Also, lasst euch dort mal blicken, trinkt einen Jagertee und macht deutlich, dass ihr diejenigen seid, die auf seiner Wiese starten. Dann ist es „Recht so“.

Startplatz Walder Hof (W), Abendfluggebiet (N 46° 49’ 12”, O 11° 38’ 59”)
An der Tennishalle vorbei immer Richtung Altfaßtal bis zum Walder Hof. Ein paar Meter die Wiesen hinauf, vorher aber um Erlaubnis fragen. Familie Hinterlechner bietet übrigens auch Ferienwohnungen an www.walderhof.it. Startplatz direkt hinter dem Haus. Die Kinder können spielen, während er oder sie noch einen lässigen Abendflug macht. Man startet nach Westen und biegt dann gleich links ab Richtung Mühlbach. Wenn man Glück hat, kann man bei entsprechenden Bedingungen an der Ecke zum Pustertal Höhe machen und wieder in Meransen landen. Sonst Flug über Mühlbach zum Landeplatz Graahof. Taxi Fischnaller 0472-520114 bringt euch von der Seilbahnstation Meransen hinauf zum Walderhof oder zum Pichlerhof. Landeplätze in Meransen (Grundsätzlich natürlich nur auf gemähten Wiesen landen!)

Landeplatz Stampfelhof (N 46° 49’ 04”, O 11° 39’ 55”)
Große geneigte Wiese oberhalb des Stampfelhofes, offizieller Landeplatz mit Windsack, ca. 100m westl. der Nesselbahn, einfach. Hier auch Unterkunftsmöglichkeit Tel. 0039-0472-520174.
Landeplatz Erika (N 46° 49’18”, O 11° 39’ 51”)
Direkt oberhalb der Kabinenbahn-Talstation, beim Hotel Erika, abfallende Wiese, daher Gegenhang in 2 Richtungen. Stark im Lee bei Ost und Nord + thermische Aufwinde.

Landeplatz Speckerhof (N 46° 49’ 01”, O 11° 40’ 05”)
Große, leicht geneigte Wiese hinter der Residence Speckerhof. www.speckerhof.com Hier übrigens nagelneue Appartements mit Selbstverpflegung oder Halbpension, je nach Wunsch. Fam. Oberhofer bietet hier neben der eigenen Landewiese direkt vor dem Haus einen ganz besonderen Service: Wer nach längerem Streckenflug die letzte Seilbahn von Mühlbach verpasst hat, wird abgeholt, wenn kein eigener Fahrer zur Verfügung steht. Außerdem ist schon auch mal eine Taxifahrt zu den beiden Meranser Startplätzen drin, wenn man nach Ende der Betriebszeiten der Bahn noch einen Flug nach Mühlbach oder nach Vintl machen will.
Landeplatz Kirche (N 46° 58’ 53”, O 11° 39’ 38”)
Große Wiesen im oberen und westlichen Teil von Meransen. Unbedingt bei starkem Ost oder bei Nordwind-Einbruch zu empfehlen.

Ein Riesenspaß – Speedgliding am Gitschberg!

Der Gitschberg bietet fantastische Möglichkeiten zum Speedgliding. Man läuft vom Gipfel-Sessellift ca. 80 m Richtung Westen (Achtung! Evtl. Lawinengefahr!). Dort hervorragende Startmöglichkeit Richtung SO bis W. Das Gelände erlaubt allerlei jumps und touch&go’s, ist aber auch für Anfänger geeignet, da kaum Steine im Weg sind. An der Zaßler-Hütte (N 46°51’04”, O 11°40’50”) kann man sicher landen. Sind zwar nur 450 Höhenmeter – aber ein Riesenspaß! Das Gelände ist abseits der Piste und daher nur wenig von Skifahrern frequentiert. Von der Zaßler-Hütte kann man über die Nesselwiese zur Kabinenbahn-Mittelstation abfahren. Profis können auch von der Skipiste in den Osthang einfliegen und nach Weitental hinunter. Da hat man dann 1500 Höhenmeter, allerdings mit dem oben beschriebenen Nachteil

LANDEPLÄTZE IM PUSTERTAL

Landeplatz Vintl
(N 46° 48' 52", O 11° 43' 22")
Riesige Wiese im Pustertal am Ausgang des Pfunderer Tals, direkt neben dem Bahnhof. Offizielle Landewiese mit Windsack, einfach. Bei Nordwind-Einbruch ist es dort allerdings gefährlich turbulent, da es direkt aus dem Pfunderer Tal herausbläst und die Hügelstruktur nördlich des Bahnhofs gefährliche Rotoren entstehen lässt. Dann unbedingt westlich oder östlich in den windgeschützten Bereich fliegen und auf den reichlich vorhandenen freien Flächen landen.

Landeplatz Mühlbach „Graahof"
(N 46° 47' 37", O 11° 40' 32") (gehört bereits zur Gemarkung Rodeneck). Große Wiese südlich von Mühlbach, offizielle Landewiese mit Windsack, www.graahof.it, direkt östlich der Rodenecker Straße. Dort Bushaltestelle, Bus fährt allerdings nur in größeren Zeitabständen. Westlich der Straße sind auch große Wiesen, im unteren Teil aber Hochspannungsleitung (parallel zur Landerichtung)!
Landerichtung immer Ost oder West. Bei stärkerem Wind ist der obere (offizielle) Teil zu empfehlen (weniger im Lee). Dann Fußmarsch (ca. 20 min.), Bus oder Autostop zur Seilbahn Mühlbach-Meransen. Etwas mühsamer als von Vintl aus.
Kontakt: www.gitschberg-adler.de.

Fliegen im Frühjahr

Im Frühjahr bietet das Pustertal ausgezeichnete Streckenmöglichkeiten. Die Thermik ist um die Mittagszeit recht zünftig und sollte erfahrenen Piloten vorbehalten bleiben. Diese kann so stark sein, dass sogar der Nordföhn am Gitschberg nicht zu spüren ist. Den merkt man dann draußen. Also lieber skifahren oder mountainbiken, denn sonst wird's richtig gefährlich. Bei normalem Nordwind kann man am Kronplatz bei Bruneck www.kronplatz.com ganz gut fliegen.

Den Thermikeinstieg findet man am Vormittag häufig auf der Ostseite des Gitschbergs, wobei es bei Start vom Gipfel am leichtesten geht. Ab Mittag setzt sich dann die Thermik auch auf der Süd- und Südwestseite durch. Ein Klassiker ist Bruneck (Pfalzen) retour. Wenn man auf dem Rückweg vor dem Pfunderer Tal tief kommt, kann man es ruhig mit der Gewissheit eines guten Landeplatzes riskieren, dort hineinzufliegen. Mit etwas Glück findet man Aufwind, der letztlich in den Eidechsspitzen-Schlauch mündet. Wenn man diese sauber überhöht hat, reicht es meistens nach Hause (Eidechsspitze – markanter Berg östlich des Gitschberg).

Das Talwindsystem im Pustertal wechselt häufig mit der Sonne: morgens Ost, nachmittags

FOTO HANS HÖSCHKA

West. Daher kommt man ab Mittag schon mal nach Sillian oder weiter. Zurück wird's dann allerdings schwieriger. Die ganz großen Ziel-Rück-Flüge werden daher meistens von Sillian in umgekehrter Richtung gemacht. Aber gerade kleinere Streckenflüge rund um den Gitschberg sind auch am Nachmittag bei etwas gemäßigterer Thermik möglich. Über dem „kleinen Gitsch" hatte ich schon mal 2 km im Geradeausflug ein Steigen von über 4 m/s. Macht riesig Spaß, wenn man plötzlich 1.500 m über Meransen herumgleitet.

Über dem Waldhügel vor Meransen steht übrigens häufig ein Bart, der einen unter Umständen wieder nach oben bringen kann, wenn man sich schon auf die Landung eingestellt hat. Einmal konnte ich auch vom Waldrand genau nördlich der Talstation wieder ganz hinaufkurbeln und landete schließlich in Sillian. In diesem Einschnitt an der Talstation zieht es fast immer hinauf. Das könnt ihr an den Fahnen beobachten.

Empfehlung: Eine 3-Stunden-Karte kaufen, dann erst mal 2-3 Stunden Skifahren. Dann wird der Schnee meistens sehr sulzig und man sollte Streckenfliegen gehen.

Weniger erfahrene oder ungeübte Piloten können auch um die Mittagszeit ins Pfunderer Tal hinausfliegen. In Talmitte meistens ruhig und wenig Thermik. Vom Gipfel aus kommen aber zuvor ein paar mächtige Heber. Deshalb besser unten starten und mittig fliegen, Tendenz eher am Stollberg entlang. Am besten in Weitental landen. Wer nach Vintl rausfliegt, muss sich mittig halten, denn es könnte kräftiger Westwind (Talwind) im Pustertal wehen. Nicht ins Lee des Stollbergs fliegen! Im engen Bereich des Tals muss mit Turbulenz gerechnet werden.

Super: Für gerade mal 12,00 Euro kann man eine Wochenkarte („Mobil-Card") kaufen. Darin inbegriffen ist die Seilbahn Mühlbach-Meransen und Busfahrten im gesamten Pustertal, sogar bis Corvara hinauf. Wirklich ein Mega-Service. Von den Meranser Startplätzen kann man also 7 Tage lang unbeschränkt für 12 Euro fliegen. Hinzu kommt ggfs. die Taxifahrt zu den Startplätzen. Ebenfalls möglich: 3-Tageskarte für 8 Euro!

„Almencard" im Sommer und Herbst

Der absolute Hammer: Wer eine Unterkunft in der Almenregion hat, kann mit der „Almencard die Bergbahn und die Seilbahn Mühlbach-Meransen unbeschränkt umsonst benutzen. Da lohnt sich das Campen kaum noch und man hat allen Komfort. Die Übernachtungspreise sind mega-günstig, wie ihr auf der Homepage sehen könnt. Aber auch sonst sind die Bahnpreise mehr als fair – gerade mal 6,00 Euro kostet die Bergfahrt mit der Nesselbahn. Da fährt man gerne öfters hoch, wenn man es vermasselt hat oder falls mal wirklich nichts gehen sollte. Hinweis: Die Almencard gibt es natürlich nur während der Sommer-Saison, nicht in der Ski-Saison.

Man muss nicht unbedingt zum Col Rodella fahren, wenn man noch ein paar schöne Herbstflüge machen will. Auch am Gitschberg geht's noch richtig gut, und die Bahn lief 2008 bis zum 19. Oktober! Damit war Meransen das einzige Fluggebiet in den Dolomiten mit Bahnbetrieb bis zum Ende der Herbstferienzeit. Unterkünfte in Meransen unter www.gitschberg-jochtal.com.

Bei wenig Wind entwickelt sich um die Mittagszeit eine prächtige Thermik auf der Süd- und Südwestseite. Vorher geht's evtl. auf der Ostseite schon ganz gut.

Meistens herrscht bei Hochdrucklagen im Herbst aber ohnehin Ostwind vor. Dann ist es sehr empfehlenswert, den max. 15-minütigen Fußmarsch zur Gitschhütte (ca. 70 Höhenmeter) in Kauf zu nehmen. Dort kann man hervorragend direkt in den Osthang hineinstarten und der Thermikeinstieg gelingt wesentlich einfacher als von der Nesselbahn. Da muss man zunächst leicht im Lee Richtung Süden starten und dann nach links wegdrehen in den Osthang. Bis dahin hat man aber meistens schon zuviel verloren und säuft ab. Bei schwächerem Ost kann man aber von dort versuchen, die Leethermik auf der Süd-

FLUGGEBIETE IN DER NÄHE

Nauders/Rodeneck
Von Meransen aus sichtbar, auf der anderen Talseite, befindet sich ein sehr schönes und einfaches Fluggebiet. Am Nachmittag und Abend häufig fantastische Soaringflüge möglich (schöner West-Kessel). Bei schwachem Nordwind Fliegen evtl. trotzdem möglich, weil etwas windgeschützt. Bei Föhn geht's aber auch dort nicht. Häufig Schulungsbetrieb, der offizielle Landeplatz (riesig!) muss getroffen werden, sonst Ärger mit Bauern. Man fährt von Nauders aus die Straße hinauf Richtung Annaberg. Irgendwann, nach einer Linkskurve, kleine Parkmöglichkeit auf der linken Seite (nichts angeschrieben). Von dort zu Fuß hinunter zum Startplatz. Beim ersten Mal am besten mit der dort gerade schulenden Flugschule (mehrere deutsche Flugschulen) Kontakt aufnehmen. Vielleicht kann man sogar mitfahren. Interessanter Mini-Streckenflug: Vom Gitschberggipfel dort rüberfliegen, Höhe machen und anschließend in Mühlbach oder Vintl landen. Wer in Nauders landet, muss allerdings abgeholt werden. Fantastischer Flugberg, riesiger Westkessel, Soaring- und Thermikflüge am Nachmittag. Relativ kleiner Landeplatz. Seilbahn oder Straße. Gefahr bei Nordwind, da es direkt den Brenner hinunterbläst!

Pfalzen
Fluggebiet nordwestlich von Bruneck, Südstart, Straße. Ausgangspunkt für viele Drachenpiloten. Riesiger Landeplatz. Kronplatz www.kronplatz.com Die Alternative bei nördlichen Windrichtungen – außer bei Föhn. Bei normalem Nordwind gut fliegbar, trotz Nordseite teilweise mächtige Thermik vom Plateau her, großer Landeplatz. Startplätze von SW - N. Auch bei SW – W gute Thermik aus dem Kessel. Übrigens sehr schöne Carving-Pisten, breit und nicht allzu steil, so richtig zum Laufenlassen.

westseite über bzw. vor der alten Bergstation auszukurbeln. Auch wenn man keine Höhe machen kann, reicht es meistens nach Meransen, da der Rückenwind gut schiebt. Etwas ausholend über die Kieneralm fliegen, um nicht ins Lee der Nesselwiese zu geraten. Von der Gitschhütte kann man aber je nach Wind und Thermik fantastisch bis zum Gipfel aufsoaren. Außerdem fliegt man im Luv, was irgendwie angenehmer ist. Aber auch bei Aufwind von Westen ist es unter Umständen besser, von der Nesselbahn noch ein paar Meter bis unter die Gitschhütte hinaufzulaufen und dort Richtung Westen zu starten. Häufig gelingt der Thermikeinstieg von dort, während man beim Start direkt neben der Bahn absäuft. Die Start- und Landeplätze könnt ihr euch auf Google-Earth anschauen! (Einfach die angegebenen Koordinaten eingeben.) Info-Broschüre gibt's kostenlos bei der Bahn und bei Oswald im „Igloo" bzw. „Pfandl" mit super Pizza und sonstiger Küche direkt neben der Bahn. Dort auch Pilotentreff mit WLAN-Stützpunkt für Wetterinfos.

Alternativen zum Fliegen

Meransen bietet im Sommer und Herbst hervorragende Mountainbike-Möglichkeiten.

Empfehlung: Mit der letzten Bahn zum Nulltarif oder Gleitschirmtarif mit dem Bike hinauffahren. Dann zunächst südlich hinunter zur alten Bergstation, rechts daran vorbei in den Wanderweg zur Zaßlerhütte. Dann hinauf bis in die Gitschbergscharte.

Variante 1: Über den Klein Gitsch hinunter zur Moseralm. Downhill bis Meransen, teilweise steil und schotterig, mittlere Schwierigkeit. Unten verschiedene Varianten möglich, einfach selbst ausprobieren.

Variante 2: Von der Gitschbergscharte nach Norden hinunter (sichtbarer Weg) bis ins Altfaßtal. Sehr schöner downhill, Schwierigkeit mittel. Unten an der Hütte unbedingt nach links den sog. „Jägersteig" entlang. Nach rechts endet der Weg bald in einem unfahrbaren steilen Zick-Zack-Weg. Dort muss man das Fahrrad fast 300 Höhenmeter hinuntertragen, also uninteressant.

Im Jägersteig folgen zunächst auch einige Schiebepassagen, sehr eng, rechts ständig steiler Abhang. Nach ca. 1 km wird der Weg aber wieder gut befahrbar. Gegen Ende (am Waldparkplatz) links halten, am Wasserspeicher vorbei. Sonst muss man den ganzen geteerten Weg bis Meransen hinunter fahren, was nur unnötig die Bremsen ruiniert. Wenn man am Brunnerlift (Dorflift) herauskommt, dem Wanderweg folgen, nicht die Wiesen kaputtmachen.

Wanderweg Meransen-Mühlbach: Stellenweise schwieriger downhill, Schwierigkeit schwarz. Nur bei trockenen Verhältnissen probieren. Wer fit ist, fährt mit dem Rad die Straße wieder hinauf, sonst Seilbahn. Nach dem Biken sollte man es gemütlich im Alpina-Pool (Hallenbad mit Sauna) in Meransen ausklingen lassen. Also, liebe Piloten, Meransen wartet auf euch!

Anzeige

FOTO LUCIAN HAAS

HOCH HINAUS IM WINTER

Auch in der kalten Jahreszeit kann man – nicht nur im Hochgebirge – thermisch fliegen. Eine Einführung, wie Winterthermik entsteht und wo man sie finden kann

Ein Beitrag von Lucian Haas

Der Winter ist eine nahezu thermiklose Zeit, heißt es. Und auf den ersten Blick scheint das auch gerechtfertigt. Die Sonne geht spät auf und früh unter. Den Tag über verbringt sie in einem recht flachen Winkel über dem Horizont. Entsprechend verteilt sich die eingestrahlte Energie auf eine größere Grundfläche. Physikalisch wird hier in Watt pro Quadratmeter gemessen. Während in Deutschland an einem wolkenlosen Tag im Sommer auf einer ebener Fläche typischerweise 900 W/m? Sonnenstrahlung einfallen, sind es im Winter gerade einmal 200 W/m?. Mit anderen Worten: Die Bodenheizung schwächelt, deshalb kann ja auch keine Thermik entstehen. Oder doch? Tatsächlich ist die Heizwirkung der Wintersonne so schwach, dass rein rechnerisch eine negative Strahlungsbilanz herrscht: Der Boden strahlt über Tag und vor allem der langen Nacht hinweg mehr Wärmeenergie ab, als die Sonne am Tage nachliefern kann. Dass es dennoch im Winter nicht mit jedem Tag immer kälter und frostiger wird, hängt mit anderen ausgleichenden Faktoren in der Wetterküche zusammen: In Nord- und Mitteleuropa wirkt vor allem der nahe Atlantik als latenter Wärmespeicher und -lieferant. In Kombination mit der vorherrschenden Weströmung sorgt er immer wieder für mildernde Umstände. Sonst hätten auch wir im Winter sibirische Verhältnisse. Zurück zum Thema: Etwas versteckt – oder hat's jemand schon erkannt? – habe ich in den ersten beiden Absätzen bereits das Rezept geliefert, wie trotz Energiemangel auch im Winter Thermik entstehen kann. Zwei Faktoren können dazu beitragen: Die steil einfallende Sonne oder eben lokale, latente Wärmespeicher bzw. -lieferanten.

Eins muss man sich bewusst machen: Die Sonne strahlt im Winter nicht schwächer als im Sommer, allein ihr flacherer Einfallswinkel bedingt die kühleren Verhältnisse. Also gilt es bei der Winterthermiksuche auf Stellen zu achten, bei denen die Sonne möglichst steil ins Gelände fällt. Alle Berghänge, die auch noch nach Süden ausgerichtet sind, sind hier klar im Vorteil. Ein Rechenbeispiel: Eine Bergflanke mit 60 Grad Neigung, die von der Sonne in einem Winkel von 20 Grad beschienen wird, ergibt einen Einstrahlungswinkel von 80 Grad. Das bedeutet eine schon fast optimale Energieausbeute.

Wichtiger als exakte Zahlen sind freilich einfache Regeln. Für die Winterthermik kann man Folgendes festhalten: Ein Hang wird im Winter um die Mittagszeit (Sonnenhöchststand!) umso thermisch aktiver sein, je steiler und je exakter nach Süden er ausgerichtet ist. Gerade senkrechte Felswände stellen dann besonders gute Thermikquellen dar, vor allem, wenn es sich um eher dunkles Gestein handelt. Neben der guten Ausrichtung zur Sonne kommt hier ein zweiter Vorteil zum Tragen: Da auf steilem Fels weder feuchtes Erdreich noch Schnee liegen und stören, kann er die umliegende Luft schneller erwärmen.

FOTO JÖRG BAJEWSKI

Eine zweite Variante guter Winterthermikspots sind bewaldete Hänge. Die müssen nicht einmal extrem steil sein, dafür aber idealerweise dicht von dunklen Nadelbäumen bestanden. Da die Bäume senkrecht wachsen, werden sie im Winter von der schräg stehenden Sonne auch im nahezu idealen Winkel großflächig angestrahlt. Zudem bremsen die Bäume die bodennahe Luftströmung ab. So kann sich zwischen den vielen Ästen ein dickeres Warmluftpaket aufbauen, das, wenn es ablöst, schon mal als kräftige Blase nach oben steigen kann.

Stehen die Bäume auch noch an einem steilen Hang, kann die Thermik nochmals kräftiger ausfallen. Denn so wie Zuschauer in einem ansteigenden Theatersaal bessere Sicht auf die Bühne haben, so bekommt jeder Hangbaum mehr Strahlung ab. Wenn dann am Boden noch Schnee liegt, der die Sonneneinstrahlung größtenteils reflektiert, werden die Bäume gleich doppelt beschienen. Unter solchen Bedingungen fängt ein Winterwald regelrecht an zu "glühen".

Neben dieser „Sonnenthermik" gibt es im Winter vielerorts noch eine anders geartete Thermikvariante: Was der Atlantik im Großen, können lokal auch kleinere Gewässer bewirken. Sie erwärmen die darüber streichende Luft. Größere Flüsse wie der Rhein oder die Mosel haben selbst im tiefsten Winter i.d.R. noch eine Wassertemperatur von fünf Grad Celsius und mehr. Ihr Lauf wirkt dann als großflächige Heizfläche, was umso auffälliger wird, je kälter die Umgebungstemperatur ist. Das funktioniert sogar bei vollkommen geschlossener Wolkendecke.

Eine weitere latente Wärmequelle sind Siedlungen. Da Häuser oder Industriebauten nie vollkommen isoliert werden können, geben sie stets auch einen Teil ihrer Wärme an die Umgebungsluft ab. Kommt noch Sonnenschein hinzu, sind Gebäude doppelt interessant: Wände und steile Dächer bilden gewissermaßen künstliche Felshänge, die im Winter von der Sonne im idealen Winkel beschienen werden.

Trotz solcher Möglichkeiten reicht die Winterthermik freilich kaum für Streckenflüge. Zwar können einzelne lokale Bärte an idealen Thermikstellen und bei geeigneter Luftschichtung durchaus kräftige Steigwerte aufweisen, doch die ideal ausgerichteten Steilhänge oder heizenden Wasserfläche sind zu rar gesät, als dass man auf sie vertrauend weit übers Land fliegen könnte.

Hinzu kommt ein weiterer „deckelnder" Faktor des Winterwetters. Durch die niedrigen Temperaturen kondensiert die Feuchtigkeit schneller, die Wolkenbasis hängt somit niedriger. Herrscht einmal wolkenloses Wetter, so ist das meist einem Hochdruckgebiet geschuldet, das in der Atmosphäre mit einer deutlichen Absinkinversion daher kommt. Beide Fälle sorgen dafür, dass der nutzbare Thermikraum im Winter eher knapp bemessen bleibt.

Richtig gute und hoch reichende Winterthermik findet man deshalb normalerweise nur im Hochgebirge: Dort gibt es große, steile Felswände, die bestenfalls sogar über der Inversionsgrenze liegen. Kommt beides zusammen, kann man auch im tiefsten Winter Bärte sogar bis weit über 3.000 m auskurbeln. Häufig stellt dann eher die extreme Kälte in der Höhe den begrenzenden Faktor für die Piloten dar.

Doch auch in den Mittelgebirgen kann man – unter der Inversion – im Winter mit thermischer Unterstützung fliegen. Dabei gilt die Regel: Je kälter und wolkenloser, desto besser. Ideal sind steile Südhänge mit einer vorgelagerten latenten Wärmequelle.

SOL
PARAGLIDERS
WORLDRECORDCLASS
info@solsports.com.br
www.solsports.com.br

Fliegen und Sightseeing bei Rio de Janeiro: Der weltbekannte Zuckerhut und Ipanema Beach in Reichweite

Hemmungslose Lebensfreude im Karneval, tiefe Religiosität, König Fußball und der tägliche wirtschaftliche Überlebenskampf. Brasilien - Ein großes Land mit vielen Reizen für den Besucher und breitem Angebot für Flieger. Oliver Rössel machte im vergangenen Winter zusammen mit Freund und Fotograf Rainer Scheltdorf Urlaub auf Südamerikanisch.

TIPPS vom Weltcupsieger

Ein Beitrag von Oliver Rössel und Fredegar Tommek

ZWISCHEN ZUCKERHUT UND REGENWALD

Den Christus mit seinen ausgestreckten Armen hoch über der Stadt zu umrunden, ist schon ein ganz besonderer Moment. Vielleicht sind wir Flieger ja an dieser Stelle dem Himmel noch ein Stückchen näher. Auch wenn der Blick über Rio und den sagenhaften Zuckerhut zum Träumen verführt, achte ich hier ständig auf meine Mindesthöhe, die es zum Erreichen des Strandes braucht. Und auch wenn die unvermeidliche Bossa Nova-Hymne „Girl from Ipanema“ beim Anblick des gleichnamigen Strandes inspirierend durch die Ohren säuselt, der Gleitwinkel bis dorthin muss passen!“

So in etwa darf man sich das Fliegen über der Millionenstadt Rio de Janeiro vorstellen. Aber der Reihe nach...

Zum Startplatz São Conrado am Pedra Bonita, im Nationalpark „Floresta da Tijuca“, fahren wir im Mietwagen. Hier, am ältesten und auch bekanntesten Take-Off rund um die Metropole Rio de Janeiro, ist mächtig Betrieb. Vor allem die Drachen-Tandemflieger haben auf der „Doppeldecker-Rampe“ das Sagen. Erstaunlich, wie viele Piloten sich ihren Unterhalt durch Rundflüge mit Blick über Rio sichern. Da auch in Südamerika das business vorgeht, tut man gut daran, als Gleitschirmflieger erst nach lautstark gebrüllter Startfreigabe loszulegen. Wer sich nicht daran hält, spielt mit dem Risiko, sein feines Tuch vom Gestänge eines Drachen durchlöchern zu lassen. Die Drachenflieger heben nämlich unmittelbar über der Gleitschirmrampe ab. Trotz des hektischen Betriebes hatten wir hier das beruhigende Gefühl, dass unter den Fliegern aufeinander geachtet wird und man gegenseitig das Equipment im Auge hat. Ein Starthelfer, der auch die Fluglizenz kontrolliert, ist immer vor Ort. Gute Bedingungen herrschen bei Ost- bis Südwind, bei Westwind gerät man schnell ins Lee. Die Landung entlang des Strandes São Conrado ist rund 500 Meter unterhalb problemlos. Wer sich hier sicher fühlt, einen guten Tag erwischt (15er Süd- bis Ostwind) und einen leistungsstarken Schirm über sich weiß, der nimmt sich den traumhaften, aber nicht ganz einfachen Flug bis zum 704 Meter hohen Corcovado-Felsen vor. Dort empfängt uns schon von Weitem die weltberühmte und 38 Meter hohe Christusfigur mit offenen Armen. Minimieren lässt sich das Risiko eines ungewollten Absaufers glücklicherweise durch die markante Pferderennbahn zwischen Startplatz und Strand. Eine Außenlandung auf dem Jockey-Grün schlägt zwar mit 50 Real, etwa 20,- Euro, zu Buche, ist aber immer wieder eine gern genutzte „Insellösung“.

Was für einen erfahrenen Piloten mit Wettkampfschirm nur eine harmlose Aufgabe darstellt, sollte sich der Genussflieger gut vor Antritt des Fluges überlegen. Gilt es nämlich neben dem kleinen XC-Flug über gute zehn Kilometer noch die Querung über eines der berüchtigten Armengebiete Rio’s zu meistern. Diese Favelas, in denen zehntausende Menschen auf engstem Raum in einfachsten Unterkünften leben, sind das Ergebnis einer jahrelangen Landflucht, auf der Suche nach dem Lebensglück in der Großstadt. Abgesehen von den nichtvorhandenen Landeplätzen über diesen Gebieten herrschen in den engen Gassen raue Sitten. Polizisten trifft man hier eher selten an...

Nach meiner Christus-Umrundung steuere ich zur Landung auf Ipanema Beach zu. Mit nur 50 Metern über dem Strand peile ich eine Gruppe von Hochhäusern und Hotels an, die besonders eng beieinander stehen. Und tatsächlich kann ich hier noch einmal herrlich aufsoaren und über 90 Minuten mit knackigen Wing Overn die Aufmerksamkeit der Bikini-Schönheiten gewinnen. Einer Dame hat dies sogar so gut gefallen, dass sie mir bei der Landung in die Arme fällt und mich spontan zum unvermeidlichen Caipi einlädt.

In einer Bar am Strand treffen wir später auf Max. Ein schweizer Original, der schon seit Jahren mit seiner Familie in Rio lebt und uns mit hilfreichen Tipps rund ums Fliegen, aber auch zur Mentalität der Brasilianer versorgt. Max befördert uns nicht nur in seinem abenteuerlichen Buggy wieder hinauf zum Startplatz, sondern bringt uns später auch günstig unter. Erst als wir die schummrige Einrichtung und die komplett verspiegelte Decke unseres Zimmers sehen, verrät er mit einem verschmitzten Lächeln, dass hier im Normalfall nach Stunden abgerechnet wird. Wir nehmen es mit der Gelassenheit eines Allgäuers zur Kenntnis, der sich gerade erst mit der südamerikanischen Mentalität anfreundet und verbringen drei Nächte in unserem „Liebesnest“. Danach halten uns allerdings weder fleischliche noch kulinarische Versuchungen zurück, die die Drei-Millionen-Stadt (plus etwa zehn Millionen Einwohner in der Peripherie) im Überschuss zu bieten hat. Unser bestes Sushi und natürlich den perfekten Caipirinha bekommen wir hier von leichtbekleideten Schönheiten serviert. Letztendlich nutzt aber alles nichts: Verkehrschaos, Luftqualität und Großstadtstress stellen den ruhebedürftigen Alpenbewohner dann doch auf eine zu harte Probe und es wird Zeit, Rio zu verlassen.

FOTOS RAINER SCHELTDORF

Angra dos Reis

Die 150 Kilometer in südwestlicher Richtung bis zur Küstenstadt Angra dos Reis legen wir in unserem „VW – made in Brazil“ zurück. Das Anmieten ist zumindest in den Großstädten unproblematisch und kostet etwa ab 30,- Euro aufwärts pro Tag. Der brasilianische Straßenverkehr hat allerdings seine eigenen Regeln und wir lernen schnell, dass plötzliche Wendemanöver und Spurwechsel zur Normalität gehören.

Rund um die „Bucht der Könige“ gibt es mehrere Möglichkeiten, um in die Luft zu kommen. Zwei Plätze liegen an der Küste bei Mombaca und Monsuaba. Wir bekommen den Tipp, auf der südöstlich gelegenen Landzunge gegenüber der Stadt zu starten. Startrichtung ist Südost. Auf dem etwa 100 Meter hohen Hügel genießen wir den Ausblick auf kleine vorgelagerte Inseln und die Gärten der Edel-Villen, in denen sich sogar Flamingos wohl fühlen. Gelandet wird hier meistens top oder aber am engen Strand.

Das Fliegen und vor allem das thermische Aufdrehen auf der Landzunge war selbst für mich eine interessante Herausforderung. An den relativ kleinen Starthügeln bildet sich nur schwache Hangthermik, die es genau zu lokalisieren gilt und auf ihre Stärke hin richtig einzuschätzen. Ich merke mir anhand von Geländekanten in solchen Fällen immer genau die Höhe, bis auf die ich mich soarend bewegen kann. Dann verlasse ich den Hügel in Richtung erwarteter Thermik und setze auf eine stärkere Ablösung. Allerdings darf ich mich nur so weit von der Soaringkante entfernen, dass ich sie im Zweifelsfall immer noch im Gleitwinkelbereich ergleiten kann. Das Spiel wiederholt sich dann so oft, bis ich endlich auf die richtige Blase aufspringe und das nächst höhere Flugniveau erreiche. Die Orientierung und Flugplanung am Stand der Sonne und den Wolken ist hier unerlässlich. An diesem Tag hangele ich mich so von Hügel zu Hügel Richtung

Da lacht der Fotograf: An der Küste bei Angra dos Reis

Osten und Hinterland, immer entlang der Küste. Bei gut 1000 Metern Basis kam so ein netter Streckenflug über etwa 50 Kilometer zustande, mit anschließender Toplandung am Startplatz.

Nicht nur in dieser Region nehme ich bei der Suche nach Aufwind gerne die Hilfe der brasilianischen Urubus in Anspruch. Die großen schwarzen Vögel deuten verlässlich auf das beste Steigen hin und können wichtige Wegweiser beim Springen von Blase zu Blase sein. Das arme Tier muss übrigens auch als Maskottchen für den Fußballclub Flamengo Rio de Janeiro herhalten. Für die Fans des Traditionsclubs, bei dem auch Kicker-Legende Zico spielte, steht der Urubu für Ausdauer und Beharrlichkeit. Welcher Streckenflieger würde sich über diese Fähigkeiten nicht tierisch freuen?

Zu Besuch bei SOL

Als nächster Programmpunkt unserer Brasilien-Tour steht ein Besuch des Herstellers SOL an. In unserem Mietwagen rattern wir in Richtung Sao Paulo von einem Schlagloch ins nächste. Für einen europäischen Autofahrer eröffnet sich die erstaunliche Erkenntnis, dass Schlaglöcher gar nicht tief genug sein können, um einheimischen Fahrzeugen etwas anzuhaben. Die ganz üblen Fallgruben werden geschickt in Schlangenlinien umrundet, die gängigen Löcher möglichst sauber überflogen... Besser als jedes simulierte Autorennen an der Playstation.

Das Gebiet rund um São Paulo ist einer der größten Ballungsräume der Welt mit mehr als 20 Millionen Einwohnern aus allen Teilen des Landes und des Globus. Nirgendwo sonst in Brasilien prallen die Gegensätze von Arm und Reich so hart aufeinander. Wer die interessanten Ecken der Stadt erkunden möchte, sollte sich nur in ortskundiger Begleitung bewegen. Protz und Prunk an Hals und Handgelenk sind übrigens in den Städten Brasiliens genauso fehl am Platz, wie in Rom oder Köln, wo bekanntlich auch schon mal was wegkommt. Wir als Naturfreunde machen einen großen Bogen um Verkehrschaos und Lärm und fahren weiter in Richtung Süden.

Nach etwa 900 Kilometern erreichen wir Jaraguá do Sul im Bundesstaat Santa Catarina. Wirtschaft und Kultur sind hier besonders stark durch europäische Einwanderer geprägt und vor allem der deutsche Einfluss ist unverkennbar. Vergleichsweise saubere Städte, vereinzelt Wohnhäuser, wie man sie aus dem Schwarzwald kennt und das jährliche Oktoberfest in Blumenau erinnern vor allem die etwa 35 Prozent deutschstämmigen Brasilianer an ihre Wurzeln. Hier kommen wir also auch mit der deutschen Sprache relativ gut weiter, gilt doch ansonsten für das ganze Land, dass es mit dem Englischen nicht besonders weit her ist. „Aber wen schert in Brasilien schon ein Sprachproblem? „Mit „tutto bem“ und dem Daumen nach oben haben wir bekommen und gefunden, was immer wir wollten“, weiß Schelly zum Thema Verständnisschwierigkeiten zu berichten. Auch das Hauptquartier des großen südamerikanischen Herstellers mit eigenem Flugberg und Testmöglichkeiten direkt vor der Haustür hat in dieser Region seine Heimat gefunden. SOL gilt als fortschrittliche und sozial engagierte Firma, die Dutzenden Näherinnen einen sicheren Job bietet. Wir lernen alle Mitarbeiter als sehr freundlich und hilfsbereit kennen und können einen (vorangemeldeten) Besuch mit Besichtigung nur empfehlen. An der Werkbank treffen wir das argentinische Acro-Ass, Hernan Pitocco, der bei der Entwicklung der Schirme und Gurtzeuge auch selber Hand anlegt. Zusammen fahren wir hinauf zum SOL-Hausberg und schauen dem Weltklasse-Acro-Piloten beim „Höhevernichten“ zu.

Wir verbringen einen traumhaften halben Tag an den Wasserfällen bei Corupá und entspannen bei den „Rotas das Cachoeiras“. Von dem mächtigsten Wasserfall der 14 Kaskaden, dem „Salto Grande“, stürzt das Wasser aus 150 Metern Höhe hinunter. Bei einer nächtlichen Auto-Safari durch den Dschungel hoffen wir später auf den Anblick eines Jaguars. Leider machen sich die wilden Urwaldbewohner aber rar und uns bleibt nur die Bekanntschaft mit einem Tucan, dem schönen schwarzen Vogel mit buntem, großem Schnabel.

Hang Loose am Schicki-Micki-Strand

Unsere Rundreise führt uns anschließend nach Florianopolis, weiter Richtung Süden immer der Küste entlang. Auf die schicke Insel gelangt man vom Festland aus nur über eine Straße. „Floripa“ ist die Ferienmetropole für wohlhabende Argentinier und die „Paulistas“. So heißen die High-Society- und Party-people aus Sao Paulo, die vor allem in den Wintermonaten und über Neujahr hierher zum Feier-Urlaub pilgern. Wer es sich leisten kann, investiert hier so wie Fußballstar Ronaldo in eine schicke Ferienwohnung. Die 400.000 Einwohner-Insel-Stadt mit ihren Traumstränden bietet dafür den perfekten Rahmen und es geben sich braungebrannte Surfer und bestens geformte Strand-Ladies die Klinke in die Hand.

Hier haben wir eine Verabredung mit zwei ausgeschlafenen Jungs, die uns ihr Fluggebiet zeigen möchten. Mosquito ist professioneller Tandempilot und lebt vom schnellen Flug mit den Touristen. Gerade erst platzierte er eine Werbeanzeige für Tandemflüge in einem Discotheken-Magazin einer der Nobeldiscos in Floripa. Die Zielgruppe der Partypeople scheint zu stimmen, denn über fehlende Nachfrage kann sich Mosquito nicht beschweren. Bis zu 30 Passagier-Flüge am Tag sind keine Seltenheit. Gustavo kommt aus Argentinien, hat irgendwann gemerkt, dass ihn sein Leben als Industrieller langweilt und schlägt

Fliegen auf der südlichen Halbkugel

Für alle, die mit dem Gedanken spielen, den Gleitschirm bei der Reise nach Südamerika im Gepäck zu haben, lohnt es, sich einige Dinge im Vorfeld zu beachten. Wir befinden uns dort bekanntlich auf der Südhalbkugel und tun uns mit der Orientierung etwas schwerer. Nicht nur die Koordinatenangabe des GPS ist ungewohnt, auch eignen sich die Nordseiten hier besser zum Aufdrehen, als unsere gewohnten Südseiten. Die Sonne steht zur Mittagszeit wesentlich höher am Zenit als in unseren Breitengraden. Außerdem nimmt sie ihren Tagesverlauf im Norden und steht mittags zur Sommerzeit praktisch senkrecht über uns. Was das thermische Fliegen angeht, bietet das riesige Land, das etwa 24 Mal so groß wie Deutschland ist, mit seinem meist hügeligen Hinterland und der langen Küste im Osten vielfältigste Flugmöglichkeiten. Die stärkste Thermik bildet sich in den Tropen nicht zwingend an den steilsten Berghängen, so wie wir es in den Alpen kennen. Aufgrund des steilen Einstrahlwinkels heizt die Sonne möglicherweise Bodenflächen im Flachland noch stärker auf. Dies zumindest meint die Theorie, wenn gleich meine Erfahrung mir sagt, dass sich aufsteigende Luftmassen immer noch am besten am Hang konzentrieren und die brauchbarsten Aufwinde erzeugen. Die Kombination vom Fliegen über hügligen Tropenwäldern, weiten Flachlandgebieten und dem Soaring entlang der Küste lassen jedenfalls keine Langeweile aufkommen.

Das tropisches Thermikfliegen, das ich von vielen Weltcups her kenne, ist meist großflächig und mit sehr soften Übergängen. Genau das Richtige für Genussflieger. Ungewohnt ist, dass das stärkste Steigen immer wieder nachzentriert werden muss. Es kommt eher selten vor, dass ein Bart über hunderte Höhenmeter in gleichbleibenden Kreisen genommen wird. Vielmehr ist ein ständiges Wechseln von dem schwächeren ins stärkere Steigen nötig. Wer den einheimischen Vögeln genauer auf die Flügel schaut, wird dieses „Thermik-Hopping“ beobachten, das irgendwie an alkoholisiertes Flugverhalten erinnert.

Eine Frage, die in meinen Seminaren immer wieder auftaucht: Es gibt die Theorie, dass man einen Thermikschlauch günstigstenfalls in seiner Drehrichtung auskurbelt. Diese würde von der Corioliskraft vorgegeben. Dreht man dementsprechend auf der Südhalbkugel am besten in der entgegengesetzten Richtung wie in unseren Breiten? Ich beantworte diese Frage immer mit meinen eigenen Erfahrungswerten. Diese sagen mir: Die optimale Drehrichtung, bzw. die Drehrichtung des Schlauchs, hängt von den Begebenheiten der Umgebung ab und nicht von der Corioliskraft! Dementsprechend gibt es auch keine Regel für die jeweilige Welthalbkugel und es bleibt die nüchterne Erkenntnis: Am besten, Du beherrschst das Drehen in beide Richtungen perfekt...

Infos zum Fliegen in Brasilien

Wer mit dem Gleitschirm oder Drachen in Brasilien unterwegs ist, sollte auf ein Buch keinesfalls verzichten: „Guia 4 Ventos Brasil“ ist **die** Flieger-Bibel schlechthin und beschreibt mehr als 180 Startplätze und Fluggebiete in ganz Brasilien. (Infos unter: www.guia4ventos.com.br). Startgebühren (in der Regel fünf Euro am Tag) werden in einigen Gebieten, hauptsächlich in Rio, erhoben. Lizenz und IPPI Card sollten immer dabei sein.

Hier einige Startplätze, die auch wir teilweise beflogen haben:

Rio de Janeiro - Sao Conrado/Pedra Bonita
Koordinaten: S 22° 59` 30`` W 042° 10` 71``
Höhenunterschied: 517, Startrichtung: SW-NO

Mombaca – Angra dos Reis
Koordinaten: S 23° 00` W 044° 18`
Höhenunterschied: 180 Meter, Startrichtung: Ost/West
Landemöglichkeiten: Mombaca und Jardim Beach

Monsuaba – Angra dos Reis
Koordinaten: S 23° 00` W 044° 18`
Höhenunterschied: 380 Meter, Startrichtung: West
Landemöglichkeiten: Biscaia Beach (Paraglider) Monsuaba Beach (Drachen)

Santo Amaro da Imperatriz
Koordinaten: S 27° 43` 011`` W 048° 46` 777``
Höhenunterschied: 579 Meter. Startrichtung: Südost bis Ost

Jaraguá do Sul (Morro das Antenas)
Koordinaten: S 26° 30` 916`` W 049° 03` 159``
Höhenunterschied: 840 Meter, Startrichtung: Südost bis Nordost

Infos unter www.oliver-roessel.de.

TIPPS vom Weltcupsieger

Tagsüber wird auf Floripa am Strand gesoart und nachts in den Diskotheken gefeiert

sich seitdem als Gleitschirmflieger durchs Leben. Das brasilianische „Grundrecht auf Ausübung des Sports“ kommt also nicht nur den jungen Straßenfußballern zu Gute, sondern wird auch gern von Mosquito und Gustavo in Anspruch genommen. Wir merken wieder einmal, wie wertvoll es ist, zusammen mit Locals loszuziehen und treten gemeinsam einen Tagesausflug nach Rio Vermelho an. Nur wenige Kilometer vom Strand entfernt geht’s wunderbar thermisch, wenn auch nur mit Arbeitshöhen um 150 Meter. Bei einem weiteren Flug bei Santo Amaro da Imperatriz zieht uns plötzlich der Geruch diverser Köstlichkeiten, direkt in die Nase. Mit der Präzision eines Endanflugrechners rauschen wir Richtung Landeplatz. Dort erwartet uns und alle anderen Piloten des Gebiets an diesem Wochenende ein reichhaltiges Buffet mit allen nur denkbaren Köstlichkeiten, die die brasilianische Küche zu bieten hat. Paradiesische Rahmenbedingungen, die wir uns ausgiebig schmecken und uns gerne ein paar Euro für die Vereinskasse kosten lassen.

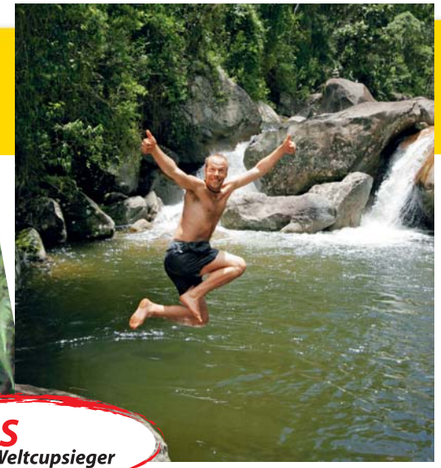
Den nächsten Tag verbringen wir mal wieder am Strand. Ich kann es endlos genießen, in Shorts und T-Shirt von flachem Gelände aus aufzusoaren und das Strandleben von oben zu beobachten. Über den Balkonen und Swimmingpools der nahen Hotels lässt es sich herrlich kreisen und es gibt immer etwas zu entdecken. Nach unserem Tag am Meer erstehen wir auf einem Fischmarkt fünf Kilo frische Garnelen für eine handvoll Euro. Die Garnelen landen in Knoblauch-eingelegt auf dem Holzkohle-Grill und wir lassen den Tag mit einem Caipirinha in der Hand und warmen Sand zwischen den Zehen bilderbuchmäßig ausklingen.

Spaß am Wasserfall

Etwa auf halber Strecke zwischen São Paulo und Rio treffen wir den Deutschen André Brückner, der uns schon in der Vorbereitung der Reise viele Tipps mit auf den Weg gegeben hat. André kennt Brasilien seit 13 Jahren und lebt seit 4 Jahren in Penedo. Mit seiner Firma Terranovabrasil (www.terranovabrasil.com) organisiert er neben anderen Touren auch geführte Gleitschirmreisen. Auch bei der Organisation des PWC 2005 war André beteiligt. Ihn hier zu treffen und kennen zu lernen, war für mich ein wichtiger Grund für diesen Trip. Gemeinsam werden wir ab dem kommenden Winter betreute Gleitschirmreisen in Brasilien für deutsche Piloten anbieten.

André hat sich ein besonders schönes Fleckchen Erde zum Leben ausgesucht. Verkehrsgünstig gelegen, mit hohen Bergen und üppigen Tropenwäldern, ist die Gegend Ausflugsziel für

Brasilien hat viele XC-Gebiete zu bieten. Hier kreist Olly über einer Felswand in Petropolis in der Nähe von Rio



TIPPS *vom Weltcupsieger*

Der Spaßfaktor kommt in Brasilien garantiert nicht zu kurz! Ungewohnte Tierarten sind im Urwald zu entdecken (hier ein Tucan) und in fantastischen Natur-Planschbecken kommt Freude auf

Cariocas und Paulistas zugleich. Vor allem im trockenen und sonnigen brasilianischen Winter mit kalten Nächten zieht es die Besucher hierher ans gemütliche Kaminfeuer. Auch wer Moskito-freies Trekking erleben möchte, ist in Penedo richtig aufgehoben.

Uns zogen vor allem die zahlreichen Wasserfälle in der Umgebung in ihren Bann. Bei angenehmen Badewannen-Temperaturen lassen wir uns schwimmend stundenlang von einem Planschbecken zum nächsten Wasserfall treiben. Tropische Pflanzen mit riesigen Blüten ranken um die Bachläufe, während sich kleine Äffchen in den Baumkronen vergnügen und bunte Schmetterlinge ihre Kreise ziehen. Eine natürliche Wasserrutsche fasziniert mich besonders. Mit ordentlichem Höhenunterschied rasen wir in Badehose die ausgewaschene Steinpiste hinunter. Wir teilen dieses Vergnügen mit den einheimischen Kids, denen man ihr Hobby an diversen blauen Flecken an exponierten Körperstellen ansieht.

Zurück nach Rio

Die letzten Tage unserer Reise waren nun angebrochen und es hieß langsam Abschied nehmen vom typisch brasilianischen intensiven Leben im „Hier und Jetzt“. Es ging zurück nach Rio. Da wir zu Beginn der Reise bereits schöne Flüge am Pedra Bonita hatten, entscheiden wir uns für einen Abstecher in die ehemalige Kaiserstadt Petrópolis. Diese liegt etwa 70 Kilometer nördlich von Rio im schönen „Orgelgebirge“. Die beiden wichtigsten Startplätze befinden sich direkt in der 900 Meter hoch gelegenen Stadt und sind nach Süden ausgerichtet. Ab Mittag stellen sich im Fluggebiet Simeria gute Flugbedingungen ein und erlauben uns einen unvergesslichen XC-Flug. Eine Strecke über tropisch-bewachsene Berghänge, durchsetzt mit markanten Granitformationen. Gelandet wird am Fuße einer Bergkette, die einem Amphitheater gleicht.

Schelly kommt mit seinem Serienschirm frühzeitig in den Einfluss der Seebrise und landet direkt in die Einweihungsfeier eines neuen Fußballplatzes hinein. Der Vereinspräsident, die Spieler und vor allem die weiblichen Fußballfans umlagern ihn bei der Landung und füllen den unerwarteten Besucher zielorientiert mit Bier und Caipirinha ab. Immer wieder darf Schelly erklären, woher er komme und dass er tatsächlich noch nicht verheiratet sei. Für viele der anwesenden Damen war er damit die Hauptattraktion des Tages und eine gute Partie außerdem. Wenige Stunden und viele, von Live-Musik begleitete, Tänze später, konnten wir einen freudestrahlenden Allgäuer samt Gleitschirm mit dem Auto einsammeln. Die Koordinaten seiner Außenlandung hatte er vorausschauend noch mit klarem Kopf per SMS geschickt.

Am Abend sind wir mit Rodrigo verabredet, einem alten Wettkampf-Bekannten, den ich von vielen PWC-Meetings her kenne. Rodrigo stellt uns völlig unkompliziert seine Wohnung in der ersten Reihe am Strand von Ipanema zur Verfügung und führt uns noch einmal in ein alteingesessenes Grill-Restaurant, eine Churrascaria. Hier nehmen wir an einem „Rodizio“ teil und hauen uns zum Festpreis die Plautze voll. Steaks und anderes Fleisch bis zum Umfallen. Wissen muss man bei dieser brasilianischen Art des „All you can eat“ allerdings, dass zunächst die Beilagen und weniger guten Fleischstücke vom Grill aufgetragen werden. Nun heißt es der Bedienung gezielt mitzuteilen, welche der angebotenen Leckerbissen gewünscht sind und auf welche man lieber verzichtet. Um so fortgeschrittener der Abend, um so delikater nämlich werden die Gaumenfreuden. Echte Kenner der Fleischgrillerei zeigen sogar gezielt auf das Stück Fleisch vom Spieß, welches die zarteste Versuchung verspricht.

Anzeige

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

DRACHEN UNFALLSTATISTIK 2007

Ein Beitrag von Karl Slezak

Unfallzahlen

Für das Jahr 2007 wurden dem DHV 40 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet (28 Inland, 11 Ausland), davon sieben Todesfälle.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Jahr	Unfälle/Störungen gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2*
2004	28	2
2005	27	2
2006	25	4
2007	43	7

* und 1 Passagier

Sowohl die Gesamtzahl der gemeldeten Störungen/Unfälle als auch die hohe Anzahl der tödlichen Unfälle (sieben) ist ungewöhnlich und gegen den Trend sinkender Unfallzahlen der letzten Jahre.

Die tödlichen Unfälle 2007

1. Nach einer Baumberührung am Berggrat des Rauschbergs (Ruhpolding) überschlägt sich ein Seedwings Spyder. Der Pilot stürzt im Segel liegend mehrere hundert Meter einer Felswand entlang ab und schlägt in einer Schlucht auf. Ausführlicher Unfallbericht unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de

2. Bei einem Start am Loser (Österreich) erreicht der Drachen (Bautek Spice) nicht genügend Geschwindigkeit, weil der Pilot einen zu hohen Anstellwinkel wählt und sehr zögerlich läuft. Im Abflug kommt es zum Strömungsabriss und zur Kollision mit einem Felsen. Der Pilot hatte erst wenige Flüge auf dem neu erworbenen Gerät.

3. Bei föhnigen Bedingungen führt ein Drachenflieger einen Flug von der Emberger Alm (Österreich) durch. Augenzeugen sehen den Drachen im Lungau gegen einen starken Südföhn mit 70-80 km/h ankämpfen, wobei er von den Böen stark durchgeschüttelt wird. In 80 m GND klappen beide Flächen nach oben weg und der Drachenflieger stürzt mit hoher Geschwindigkeit auf den Boden. Der österreichische Sachverständige gibt als wahrscheinlichen Unfallgrund einen Vorschaden im Holm des Starren (Flight Design Exxtacy) an.

4. Beim Windenschlepp gerät ein Atos VQ in einen Lockout. Unfallursache war vermutlich die eingeschränkte Steuerfähigkeit des Piloten wegen eines Schulterleidens. Ausführlicher Unfallbericht unter „Sicherheit“ auf www.dhv.de

5. Ein Schock für die Drachenflugszene war der tödliche Unfall von Horst Zimmer, Mitinhaber der Herstellerfirma Bautek. Horst war beim Einfliegen eines fabrikneuen Drachens (Bautek Kite) tödlich verunglückt, weil er sich nicht eingehängt hatte.

6. Eine Außenlandung wurde einem Berliner Drachenflieger zum Verhängnis. Er war bei einem Flug von der Emberger Alm abgesoffen und konnte den offiziellen Landeplatz nicht mehr erreichen. Bei der Außenlandung südlich von Greifenburg brachte er den Drachen in so starke Querlage, dass ein Flügelende den Boden berührte. Beim darauffolgenden Crash erlitt der Pilot schwerste Verletzungen, denen er noch an der Unfallstelle erlag.

7. Windenschlepp bei thermisch starken Bedingungen. Während des Schlepps gerät der Drachen (Aeros Stealth Combat 14) in einen Lockout. Dem Piloten gelingt es nicht, das Gerät wieder unter Kontrolle zu bringen, es kommt zu einem Absturz in Schräglage mit hoher Geschwindigkeit.

Flugphase beim Unfall

Start

Zehn der gemeldeten Unfälle ereigneten sich in der Startphase.

Start mit zu geringer Geschwindigkeit

Diese Ursache führte zu einem tödlichen Unfall. Die Strömung war einseitig abgerissen und der Drachen in felsiges Gelände gestürzt (siehe tödliche Unfälle).

Seitenwind beim Start

Ein seitliches Aushebeln des Drachen während des Starts wurde viermal als Unfallursache gemeldet. Drei Piloten crashten unkontrolliert ins Gelände, einer führte eine Hanglandung unterhalb des Startplatzes durch. In zwei Fällen endete der Crash für die Piloten ohne Verletzungen, einer zog sich eine Oberarmfraktur zu, der vierte erlitt nicht näher benannte mittelschwere Verletzungen.

Winden-Schleppstart

Hier kam es zu zwei tödlichen Unfällen (siehe tödliche Unfälle), bei einem weiteren Unfall wurde ein Flugschüler lebensgefährlich verletzt. Dieser führte seinen ersten Schleppstart durch. Nachdem der Drachen seitlich ausgebrochen war, reagierte der Schüler nicht auf die Funkanweisungen des Fluglehrers. Auch das Kappen des Schleppseils konnte den Lockout nicht verhindern. Der Drachen stürzte aus 20 m Höhe mit hoher Schräglage auf den Boden.

Nicht eingehängt

Horst Zimmer, Mitinhaber der Herstellerfirma Bautek, verunglückte tödlich, weil er nicht eingehängt war (siehe tödliche Unfälle).

Sonstige Startunfälle

Auf einer aus Gitterrosten angelegte Rampe

rutschte ein Pilot mit seinen profillosen Turnschuhe aus und stürzte schwer auf den Bauch. Es gelang ihm, den Drachen herauszudrücken und abzuheben, nach der Landung musste der Pilot aber ins Krankenhaus gebracht werden, wo schwere innere Verletzungen festgestellt wurden.

Flug

Zu acht Unfällen kam es während der Flugphase.

Hindernisberührung

Beim hangnahen Fliegen kollidierten drei Piloten mit Bäumen. Bei dem tödlichen Unfall am Rauschberg (siehe tödliche Unfälle) muss wohl eine räumliche Fehleinschätzung des Piloten vorgelegen haben. In den beiden anderen Fällen führte plötzliches Durchsacken bzw. ein einseitiger Heber des hangabgewandten Flügels zum Crash. Diese beiden Piloten blieben unverletzt.

Gerätebruch

Der Bruch eines wahrscheinlich vorgeschädigten Gerätes hatte einen tödlichen Unfall zur Folge (siehe tödliche Unfälle).

Stall, Strömungsabriss

Wegen eines am Hang vorausfliegenden Gleitschirmfliegers reduzierte ein Drachenpilot die Geschwindigkeit seines Gerätes so stark, dass es zum Strömungsabriss kam. Beim Sturz in die Bäume blieb der Pilot unverletzt.

Landeeinteilung und Landung

Während Landeeinteilung und Landung kommt es zum Großteil der Unfälle mit Hängegleitern. Von den insgesamt 40 Hängegleiterunfällen ereigneten sich 25 bei Landeeinteilung und Landung.

Hindernisberührung im Landeanflug

Drei Leichtverletzte und zwei Schwerverletzte forderten Hindernisberührungen im Landeanflug. Zwei Piloten hatten den räumlichen Abstand zu einem Baum falsch eingeschätzt, einer war das ungewohnt zähe Handling des Flexiblen, nach neun Jahren auf einem Starren, nicht mehr gewohnt. In allen Fällen kam es beim Einkurven in einen nachfolgenden Anflugteil (Quer- oder Endanflug) zur Baumberührung. Keiner der drei Piloten wurde ernsthaft verletzt. Zu niedrig in den Endanflug steuerte ein Pilot seinen Drachen am Tegelberg-Landeplatz. Er flog direkt in die Heckklappe eines an der Tegelbergstraße abgestellten VW-Busses und zog sich dabei schwere Kopfverletzungen zu.

Aus dem gleichen Grund erreichte ein Pilot

FOTO KLAUS IRSCHIK

den Landeplatz am Osterfelder (Garmisch) nicht mehr und kollidierte mit einer Geländeböschung. Folge: Oberarmbruch.

Bodenberührung des Flügels beim Landeanflug

Starke Schräglage in geringer Höhe, mit Bodenberührung einer Flügelseite, war die Ursache für 10 Hängegleiterunfälle.

Wie gefährlich das abrupte Abstoppen des Flügels und die anschließende Sturz-/Schleuderbewegung beim Bodenkontakt einer Flügelseite ist, zeigt der tödliche Unfall in Greifenburg (siehe tödliche Unfälle), zu dem es, mangels Augenzeugen, keine weiteren Einzelheiten gibt.

Bodenberührungen einer Flügelseite sind entweder das Resultat einer in zu geringer Höhe geflogenen Kurve, eines Handlingfehlers beim Umgreifen oder sie haben meteorologische Gründe.

Viermal brachten Turbulenzen den Drachen während des Endanfluges in eine Schräglage mit anschließender Bodenberührung einer Flügelseite. Dabei wurde zum Teil von sehr starkem böigen Wind berichtet. Drei Oberarmbrüche und eine leichtere Verletzung waren die Folgen. In weiteren vier Fällen (davon ein Ausbildungsunfall) war ein zu spätes (und wahrscheinlich zu steiles) Eindrehen in den Endanflug ursächlich für die Bodenberührung eines Flügelendes. Dabei wurde ein Pilot tödlich verletzt, zwei erlitten Oberarmbrüche und der vierte kam mit leichten Verletzungen davon. Ein Pilot hatte Probleme mit seinem neuen Gurtzeug. Er konnte sich nicht aufrichten und so erfolgte das Ausstoßen asymmetrisch und führte zur Schräglage der Fläche. Auch dieser Pilot brach sich beim Crash einen Oberarm. Ein Fehler des Piloten beim Umgreifen im Endanflug hatte einen Kontrollverlust über die Stabilität des Gerätes zur Folge. Es kam zu einer einseitigen Bodenberührung, zum Crash und – zur Fraktur eines Oberarms.

Landung mit Rückenwind

Kein Drachenflieger landet aus freien Stücken mit Rückenwind. Bei einer Außenlandung auf einem Streckenflug konnte ein Pilot trotz aller Bemühungen die Windrichtung nicht feststellen. Er entschied sich für eine Anflugrichtung – leider die verkehrte. Bei der Landung war es ihm nicht möglich, das Gerät genügend zu verlangsamen, dieses crashte nach der Bodenberührung mit der Nase in die Wiese. Der Pilot brach sich einen Oberarm. Gleiches passierte einem Piloten, der im Landeanflug mit einem ständig sich drehenden Windsack konfrontiert war. Im Endanflug drehte der Wind auf Rückenwind, der Drachen bohrte sich bei der Landung mit der Nase ins Gras. Auch dieser Pilot brach sich einen Oberarm. Ein Doppelsitzerpilot hatte nach einem Seilriss im UL-Schlepp in geringer Höhe zunächst noch versucht zum Landeplatz zurückzufliegen, dies gelang jedoch nicht. Bei der Rückenwindlandung wurden er und sein Passagier leicht verletzt.

Landefehler

„Etwas zu schnell reingekommen, hohe Laufgeschwindigkeit, Drachen kippt auf die Nase" – Drei fast gleichlautende Unfallmeldungen und, wegen des stets gleichen Szenarios, drei identische Verletzungen. Der durch's Trapez pendelnde Pilot bricht sich den Oberarm.

„Steuerbügel frisst Gras"

Eine der großen Gefahren bei Außenlandungen. Ein Pilot brach sich beide Oberarme, als sein Steuerbügel sich im hohen Gras des Außenlandeplatzes festfraß und das Ausschweben des Drachens abrupt stoppte.

Sonstige Landeunfälle

Eine an sich schöne Wiese erwies sich bei einer Außenlandung auf einem Streckenflug als trügerischer Sumpf. Der Pilot hatte wegen der unklaren Windverhältnisse eine Landung auf den Rädern geplant. Diese blieben jedoch unmittelbar nach der Bodenberührung im sumpfigen Untergrund stecken und bremsten den Drachen abrupt ab. „Auf gutem Wege der Besserung" beschrieb der Pilot seine Verletzung im Unfallbericht, eine Oberarmfraktur. Riesenglück hatte ein Flugschüler, der, trotz Funkanweisungen seines Fluglehrers, den Steuerbügel im Landeanflug immer weiter herausdrückte. Es kam zum Strömungsabriss und zum Trudeln. Der Absturz hätte tödliches Potential gehabt, der Flugschüler kam mit einer Oberarmfraktur davon.

Bei stark thermischen Bedingungen drohte der Doppelsitzerdrachen das Schlepptrike stark zu übersteigen. Der Pilot des Drachens entschied sich für einen Abbruch des Schlepps. Nach dem Ausklinken blieb nur die Außenlandung in einem welligen Acker. Dabei wurden Pilot und Passagier leicht verletzt.

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fehler Landeeinteilung und Landung	34%	27%	43%	26% (10)	8 (29%)	7	8	25
Fehler Start-Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18 %)	8	6	9
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)	4	3	3
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	1	2
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)	3	2	1
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0 % (0)	0 (0%)	1	1	1
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	2 (7%)	2	1	1
Lockout	5%	7%	0%	5% (2)	0 (0%)	2	2	2
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	0 (0%)	0	0	0
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)	3	1	0
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	0	1
Sonstiges	5%	0%	0%	0 %	0 (0%)	0	0	1

Kollision

Bei einer Kollision am Falkenstein (Breitenberg) wurde glücklicherweise keiner der beteiligten Piloten verletzt. Ein einzelner Drachenflieger hatte sich in dichtes „Gleitschirm-Gewurrle" gewagt und dort für Aufregung gesorgt. Mehrere der Gleitschirmpiloten hatten sich durch den Drachenflieger bedrängt gesehen und lauthals um mehr Abstand „gebeten". Zur Kollision kam es, weil der Drachenflieger, wegen links und rechts von ihm fliegender Gleitschirme, einem weiteren GS-Piloten der ihm entgegenkam nicht ausweichen konnte. Auch der Gleitschirmflieger war durch zahlreiche andere Fluggeräte in seinen Ausweichmöglichkeiten stark eingeschränkt. Beim Zusammenstoß geriet der Drachen in einen unkontrollierten Flugzustand, der Pilot musste den Rettungsschirm auslösen. Er landete unverletzt. Der Gleitschirm wurde bei der Kollision stark beschädigt, der Pilot konnte seinen gutmütigen 1-er dennoch sicher landen.

Eine weitere Kollision ereignete sich am Felsgrat, der vom Tegelberg Richtung Neuschwanstein herunterzieht. Beim Thermikkreisen waren ein Drachen und ein Gleitschirm zusammengestoßen. Beide konnten nach der Berührung jedoch weiterfliegen und sicher landen.

Medizinischer Ausfall

Durch extreme Übelkeit und drohende Bewusstlosigkeit machten sich Kreislaufprobleme bei einem Drachenflieger bemerkbar. Er war, nach längerer Flugpause, bei seinem ersten Flug in Greifenburg in starker Thermik auf weit über 3000 m gestiegen. Trotz immer flacher werdender Atmung und drohendem Blackout gelang dem Drachenflieger der Höhenabbau und die Landeeinteilung. Aufrichten konnte er sich jedoch nicht mehr und unmittelbar vor der Landung wurde er bewusstlos. Beim unkontrollierten Aufsetzen zog er sich leichte Kopfverletzungen zu. Zu diesem Unfall gibt es unter Sicherheit auf www.dhv.de einen Pilotenbericht.

Anzeigen

FOTO KLAUS IRSCHIK

HIER LIEGST DU RICHTIG

Nützliche Tipps zum Drachengurtzeug

Ein Beitrag von Klaus Irschik

Nichts auf der Welt kommt dem Vogelflug näher als das Fliegen mit dem Drachen. Und dies ergibt sich vor allem aus der vogelähnlichen Liege-Position des Piloten. Und gerade die Position des Piloten kann durch viele Faktoren beeinflusst werden und hat Einfluss auf die Steuerbarkeit, Aerodynamik und nicht zu letzt auf die Bequemlichkeit.

Das Ende des aufrechten Gangs…

Das Drachenfliegen in liegender Position bringt bekanntlich viele Vorteile, aber auch einige Probleme mit sich. Nicht ohne Grund hatten die ersten Flugversuche in hängender, bzw. sitzender Position stattgefunden. So hatte Lilienthal, genau wie die heutigen Drachenflugschüler, keine spezielle Flugposition in seinem Fluggerät einnehmen müssen. Die Vorteile der sitzend-/hängenden Pilotenposition lag vor allem in einem unproblematischen Phasenübergang von Start zum Flug beziehungsweise vom Flug zur Landung. Aber auch die Bequemlichkeit spielte eine Rolle. Doch keine Frage, die Vorteile der Liegendposition überwiegen und hat sich auch trotz Strömungen des „Skyfloatens“, dem Drachenfliegen mit Gleitschirmgurten, klar durchgesetzt. Beim liegend Fliegen stehen für mich das Fluggefühl und der geniale Blickwinkel an vorderster Stelle. Drachenflieger sprechen nicht ohne Grund vom Gefühl des „Verwachsensein mit dem Flügel“. Nach einer gewissen Zeit in der Luft denken viele Drachenflieger gar nicht mehr an das Steuern. Ganz auf die Sache konzentriert, befindest du dich im „Flow“, einem tranceartigen abgehoben Sein, voll konzentriert auf die Bewegung im dreidimensionalen Raum.

Wie wichtig ist der Drachengurt?

Zurück zu den nüchternen Betrachtungen und den damit verbundenen Möglichkeiten und Schwierigkeiten.

Für die Lage im Fluggerät sind in erster Linie das Gurtzeug speziell aber dessen Geometrie und Einstellung extrem wichtig. Den Rest machen die Steuertechnik und die vom Gerät zwangsweise vorgegebene Bügelstellung.

Ideal ist also ein Gurtzeug, welches in ergonomischer Stellung ein möglichst kraftarmes Erfliegen aller Fluggeschwindigkeiten ermöglicht, sich weitgehend neutral in den Phasen Start und Landung verhält und außerdem noch bequem ist. Für die Profipiloten spielt sicher auch die Leistung des Fluggeräts eine große Rolle. Das Ganze sollte also möglichst windschnittig sein. Und zuletzt wäre da noch das Problem des Retters. Ideal, wenn der Fallschirm möglichst aerodynamisch sauber verpackt, aber in jeder Lage gut griffbereit ist. Gibt es so etwas nach fast 35 Jahren Drachenflug? - Jein, in vielen Fällen musst du einfach Kompromisse eingehen. Jetzt aber ins Detail.

Die ideale Aufhängehöhe

Ein wichtiges Kriterium für die Steuerbarkeit des Fluggeräts ist zunächst die „ideale“ Aufhängehöhe im Gerät. Sie ist unter anderem dafür verantwortlich, ob die Höchstgeschwindigkeit erflogen, das heißt der Steuerbügel wirklich maximal gezogen werden kann. Des Weiteren erschließen sich aus der Aufhänghöhe, genau gesagt, der Abstand zwischen Gurt und Basis, alle Fragen der Steuerergonomie.

Grundsätzlich bringt eine tiefe Aufhängung, also ein geringer Abstand zur Bügelbasis, einen tiefen Gesamtschwerpunkt, was sich vor allem bei Flexdrachen (Nichtstarrflügel) positiv auf die Steuer- und Hebelkräfte auswirkt. Ganz tief, als Maximum-Kriterium gilt ein nicht Streifen in jeder Stellung, ist jedoch für längeres Fliegen im Langsamflug für die meisten Piloten auch nicht optimal, da dabei die Schultermuskeln nicht im besten Bewegungswinkel arbeiten können. Eine frühzeitige Ermüdung oder Verkrampfung der Schulter- und Rückenmuskulatur kann die Folge sein.

Bei Front(-rettungs)containergurtzeugen gibt es die Faustformel: So tief wie möglich, aber gerade nicht streifen. Bei seitlicher Retteranbringung liegt der Idealabstand bei drei bis fünf Finger-Breite über der Basis. Das Ganze im Trimmflug gemessen, also Steuerbügel in etwa in Brustwarzenhöhe. Apropos Höhenverstellung. Deine Aufhängehöhe überprüfst du ganz einfach bei einer Liegeprobe. Sollte die Höhe nicht passen, dann empfiehlt es sich direkt beim Drachenhersteller nach einer neuen Aufhängeschlaufe umzusehen. Einige Hersteller liefern verschiedene Standardaufhängungen auf Nachfrage aus. Manche fertigen Maßanfertigungen entsprechend den Kundenwünschen an.

Einstellungssache

Grundsätzlich müssen 2 Dinge unterschieden werden. Erstens die Grundeinstellung und Passform und zweitens die Verstellmöglichkeiten während des Flugs.

Die Grundeinstellung kann als Feineinstellung auf die entsprechende Körpergröße und Landegewohnheiten betrachtet werden. Drachengurte sind normalerweise genaue Maßanfertigungen und haben ihre feste Geometrie. An ihr muss und soll normalerweise nichts verändert werden. Das bedeutet, sie sind auf Körpergröße (incl. Schuhe), Brust- und Hüftumfang geschneidert. Mache Hersteller messen auch noch die Schulterhöhe für eine optimale Anpassung. An verstellbaren Schultergurten oder variablen Fußendplatten können Größenunterschiede von 3-5 cm ausgeglichen werden. Ist der Gurt um mehr als ca 5 Zentimeter zu groß, so passt es meist mit der Kraftanlenkung nicht mehr. Ein zu kleiner Gurt ist prinzipiell untauglich.

Mithilfe der verstellbaren Schultergurte kann

FOTO REGINA GLAS

Gurtzeug mit Klemmrolle zur Verstellung des Anstellwinkels

FOTO REGINA GLAS

Einfacher Stangen-Integralgurt mit mehreren Schnüren zur Lastverteilung

bedingt die Größe des Gurtes angepasst werden. Bei vielen Gurten sind auch die Beingurte verstellbar. Die Beingurte dürfen im Flug relativ locker sitzen. Bei der Landung ist es sogar erwünscht, dass der Pilot einige Zentimeter nach unten rutscht. Viel ist ohnehin nicht möglich, da der Pilot über die Armausschnitte automatisch im Gurt fixiert ist. Summa summarum sind die Einstellmöglichkeiten stark begrenzt und alles steht und fällt mit dem Schnitt. Ähnlich einem zu kleinen oder zu großen Schuh kannst du das aber sehr leicht beim (längeren) Probe(f)liegen am Simulator feststellen. Hier kann übrigens auch das Aus- und Einsteigen geübt und ausprobiert werden. Vorsicht also mit gebrauchten Gurten. Hier empfiehlt es sich, besser mehr zu investieren.

Verstellmöglichkeiten während des Fluges

Fast alle Gurte lassen sich um die Pilotenquerachse in ihrem Anstellwinkel verstellen. Viele Gurte haben dafür seitlich ein spezielles Seilchen mit einer Klemme zum feststellen. Damit kannst du einstellen, ob du in der „Grundlage“ kopfüber, kopfunter oder neutral sprich waagerecht im Gerät hängst.

Worin liegen die jeweiligen Vor- und Nachteile? Viele Piloten berichten, dass für sie die „Kopfhochlage“ auf längere Zeit am bequemsten sei. Dem gegenüber bietet die Kopfunterlage die beste Aerodynamik, sprich den geringsten Restwiderstand. Einige Piloten klagen über Kopfwehprobleme bei der Kopfunterstellung.

Für die Mehrzahl der Piloten ist die Neutrallage der beste Kompromiss, vor allem wenn sie folgenden Trick anwenden. Speziell bei langen Flügen macht es Sinn, den Gurt von Zeit zu Zeit auf „Kopf hoch“ zu stellen. So fliegst du zwar kein Dreihunderterdreieck, aber es trägt unheimlich zur Entspannung bei. Außerdem wird durch eine Veränderung des Winkels die Muskelbelastung variiert. Bleibst du die ganze Zeit in der gleichen Stellung, so riskierst du eine frühzeitige Ermüdung, im schlimmsten Fall sogar Krämpfe. Viele Profis führen diese Übung während des ohnehin langsameren Fliegens beim Kurbeln durch. Zwischen den Bärten wird dann der Oberkörper ganz abgelassen, um den geringsten Widerstand zu haben.

Es gibt also unterschiedliche Einstellungen für die jeweilige Flugsituation.

Für den Normalflug und bei Flügen unter einer Stunde kommen Piloten mit gesunder Wirbelsäule auch sehr gut mit einer mittleren Kompromissstellung aus.

Trick im Highttech-Gurt

Im Schnellflug und speziell bei der Landung gibt es bei den deutlich teureren Hightechgurten einen Trick. Durch einen speziellen Mechanismus wird beim Schnellflug der Oberkörper dank eines bestimmten Mechanismus heruntergelassen. So haben beispielsweise Skyline, Aeros und Woody Valley ein Gurtzeug entwickelt, welches über eine Platte am Gesäß diesen Mechanismus auslöst (Kick Ass). Hans Madreiter von der Fa. Deltafly hat das Problem über einen schlauen Spannmechanismus gelöst, der über die Fußplatte funktioniert. Sobald der Pilot die Spannung löst, zum Beispiel durch das Einknicken der Beine, kann der Oberkörper gesenkt werden. Geht der Pilot wieder auf (Körper-)Spannung, ist der Mechanismus arretiert. Achtung, alle Systeme funktionieren nur, wenn der Gurt wirklich passgenau sitzt.

Übrigens. Bei den einfacheren Standardgurten muss die Klemme vor dem Schnellflug von Hand gelöst und anschließend wieder arretiert werden. In turbulenter Luft nicht immer einfach, da eine Hand vom Steuerbügel muss.

Doch neben Gewicht und Preis gibt es bei den Hightech-Gurten auch einen Nachteil beim Rettungsgeräteeinsatz: Steht beispielsweise durch Steuerbügelbruch (Kollision) die Basis nicht mehr zur Verfügung, so verharrt der Gurt in dieser Kopfunter-Einstellung. Ist die Verbindungsleine des Retters nun konventionell mit dem Hauptkarabiner und somit mit der Hauptaufhängung des Drachens verbunden, so kann im schlimmsten Fall der Pilot beim Retterseinsatz zuerst mit dem Kopf aufkommen – eine fatale Situation!

Bei vielen modernen Gurten greift daher das Rettungsgerät an einem Knotenpunkt im oberen Rücken an. Diese Art der Anbringung soll dafür sorgen, dass der Pilot bei einer Retterauslösung quasi automatisch aufgerichtet wird. Eine Garantie für alle Fälle gibt es leider nicht, da sich gerade bei Gerätebruch zu viele verschiedene ungünstige Konstellationen ergeben können.

Wodurch wird der Gurt bequem?

Um es gleich vorweg zu sagen. Für große Piloten ist es deutlich schwerer, eine bequeme Lösung zu kreieren. Kleiner Trost: Große Piloten haben den Vorteil, speziell bei der Landung, über ideale Hebelverhältnisse zu verfügen. Der „Corbusier-Normmensch“ mit 1,70m plus/minus 5 Zentimeter ist sozusagen der Ideal-Drachenflieger, voraussetzt das Gewicht ist gemäß Body-Mass-Index dazu passend. Highttechgurte erkaufen sich die Bequemlichkeit über die gleichmäßige Lastverteilung einer am Rücken eingearbeiteten Kohle- oder Glasfaserplatte. Gleitzeitig ermöglicht dies die widerstandsarme Aufhängung an nur einem Punkt. Der Nachteil liegt in einer technisch aufwendigen und einem leider nicht immer reibungslos funktionierenden Schwerpunktsverstellmechanismus. Bei vielen Piloten verursacht dies Probleme beim Landen.

Herkömmliche Integralgurte verteilen die Last über 3-6 Schnüre. Teilsweise werden auch Stangen oder kleinere Platten im Rücken eingesetzt. Der Vorteil liegt vor allem darin, dass dich die Geometrie in keinster Weise beim Landen behindert und der Gurt, verglichen mit den Uperclassgurten, in etwa die Hälfte wiegt. Bequemlichkeits-Einbußen im Sinne von Druckstellen gibt es vor allem bei langen Flügen.

Was bedeutet möglichst aerodynamisch?

Für Aerodynamiker ist der Pilot aus dem Blickwinkel der Widerstandsminimierung schon immer ein Dorn im Auge. Am liebsten sollte er eigentlich in der Tragfläche verschwinden. Letztendlich zählen beim herkömmlichen Drachenflug die guten Kompromisse. Dies bedeutet ein Kompromiss aus ergonomischer Steuertechnik und noch akzeptablem Widerstand.

Ist der Pilot erst mal mit aerodynamischen Gurt, Retter und Helm verkleidet, so muss nun an der Armhaltung und Steuertechnik gefeilt werden.

Beginnen wir beim Standartfehler. Willst du auf möglichst geringen Widerstand achten, so muss die von vorne angeblasene Stirnfläche so klein wie möglich gehalten werden. Dies erhältst du vor allem durch eine genau parallel zum Kiel verlaufenden Körperstellung, einen tiefen, nach unten geneigten Kopf und ganz eng an der Mitte der Basis „häschenartig“ angelegte Armhaltung. Im Geradeausflug ist dies für die meisten Piloten kein Problem, beim Kurven wird oftmals leider unbewusst der Körper um die Pilotenhochachse verdreht. Achtung, der Windkanaltest hat ergeben, dass sich alleine schon bei einer Hochachsenverdrehung um 15 Grad der Widerstand annähernd verdoppelt. Vielleicht ist das der Grund, dass Profis einfach besser steigen. Windkanalmessungen haben auch bestätigt, dass sich die Armhaltung am markantesten auf die Aerodynamik auswirkt. Die übliche, zirka schulterbreite Grifftechnik an der Speedbar erhöht im Vergleich zur „Zweihandbreiten“ Grifftechnik den Pilotenwiderstand um mehr als 80 %. Wenn du dann noch ein flatterndes Armkleid trägst (Windjacke), wird es gleich noch katastrophaler. Im Schnellflug das Ganze hoch zwei. Jeder Pilot weiß aber auch, dass bei schmaler Grifftechnik das Böen-Ausgleichen und die exakte Kurvensteuerung nur sehr schwer möglich sind. Wie so häufig liegt das Heil im Kompromiss. Übrigens: Starrflügel sind im Schnellflug aufgrund der geringeren Steuerkräfte im Vorteil. Sie fliegen auch in „Häschenhaltung“ wie auf Schienen dahin.

FOTOS EDKI SCHRÖTER

Hochleistunggurtzeug mit "Woody Valley"-System

Maßgeschneidertes, aerodynamisches Gurtzeug mit Carbonplatte und Slider

Windschnittiger Hightech-Gurt aus Mylar mit Kick-Ass-System zur Anstellwinkelverstellung

BAUMLANDUNG MIT FOLGEN

Ein Beitrag von
Hans G. Isenberg

FOTO HANS G. ISENBERG

Irgendwann kann Jeder einmal mit seinem Gleitschirm in einem hohen Baum hängen. Davor sind weder Neulinge noch erfahrene Streckenflieger gefeit. Es gibt viele Gründe, weshalb in stark frequentierten Fluggebieten immer wieder bunte Gleitschirme die Wipfel unserer Wälder garnieren. Deutlich auffrischender Wind am Soaring Hang und schon fliegen wir rückwärts in den Wald. Aber auch nachlassende Thermik bei der Querung eines Waldgebiets kann in den Ästen enden. Nicht zuletzt können abrupt eingeleitete Ausweichmanöver den fatalen Zusammenstoß mit einem Kollegen verhindern, der die Vorflugregeln offensichtlich vergessen hat. Im Ernstfall hänge ich 20 Meter hoch in der Tanne und der Kollege düst heftig erschrocken einfach davon.

15 Einsatzfahrzeuge und ein GS-Flieger im Apfelbaum

Jetzt ist guter Rat teuer, denn welche Rettungsorganisation bringt mich und meinen teuren Schirm möglichst preiswert vom Baum herunter? Rufe ich per Handy die Polizei mit der Rufnummer 110 an, trete ich eine Rettungsaktion los, die sich gewaschen hat. Die Einsatzzentrale mobilisiert nicht nur die eigenen Polizeikräfte, gleichzeitig wird das Rote Kreuz, die Feuerwehr und meist auch die Bergwacht aktiviert, die allesamt mit viel Tatü-Tata und zahlreichen Einsatzfahrzeugen zur Rettung ausrücken. Man geht laut Einsatzplan davon aus, dass die Person verletzt ist und deshalb alle verfügbaren Rettungsdienste in Bewegung gesetzt werden müssen.

Als Augenzeuge erlebte ich am Landeplatz vom Hohenneuffen auf der Schwäbischen Alb folgendes Szenario: Der unverletzte Gleitschirmpilot hing mit seinem Schirm auf einem kaum acht Meter hohen Apfelbaum. Ein aufgeregter älterer Kurgast rief bei der Polizei an, meldete einen Absturz, und löste somit eine Großaktion aus. Nach und nach trafen ca. 15 Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr, Sanitätsdienste und

Bergwacht ein. Die Bergung von Pilot und Schirm war kein Problem, aber die Kosten für die Einsatzkräfte tragen wir Flieger alle mit, denn keine Versicherung kann auf Dauer überzogene Rettungs- und Bergeaktionen mit günstigen Beiträgen akzeptieren. Was lernen wir daraus?

Ruf 112 - der schnelle Kontakt zur Feuerwehr

Sind Personen verletzt, muss immer die Polizei alarmiert werden. Bei Bergeaktionen wie oben beschrieben, ist die örtliche Feuerwehr oder die Höhenretter-Einheit der Berufsfeuerwehr die bessere und kostengünstigere Stelle, die wir kontaktieren sollten. Sie verfügen über die nötige Kompetenz sowie die passende Ausrüstung mit Schleudern, Wurfseilen, Rettungsseilen und Motorwinden. Diese Spezialisten scheuen sich auch nicht vor spektakulären Rettungsaktionen, wie die Bergung notgelandeter Gleitschirmflieger von hohen Gebäuden, von hohen Strommasten oder aus Felswänden. Für diese schwierigen Bergungen sind die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren ohne entsprechende Schulung nicht in der Lage. Die Höhenretter-Einheit der Stuttgarter Berufsfeuerwehr zählt derzeit 38 Mitarbeiter, die täglich trainieren.

Damit auch die hiesige freiwillige Feuerwehr vor Ort Gleitschirmflieger aus bis zu 25 Meter hohen Bäumen abbergen kann und mit der Materie vertraut ist, haben wir Remstäler Gleitschirmflieger eine mehrstündige Übung unter Anleitung zweier gleitschirmfliegender Feuerwehrmänner mit Höhenrettungs-Ausbildung auf dem Kleinheppacher Kopf angesetzt. Für uns Gleitschirmflieger und die Freiwillige Feuerwehr war es ein lehrreiches, erfolgreiches Experiment, das wir auch anderen Fliegerclubs empfehlen können.

Alternative: Bergwacht und Baumkletterer

Bei ganz schwierigen Bergeaktionen in felsigem Gelände oder im Gebirge sind die Mitglieder der lokalen Bergwacht durch ihre Revier- und Fachkenntnisse die richtige Adresse für die Rettung und Bergung von Mensch und Material. Die örtlichen Feuerwehren arbeiten mit der Bergwacht eng zusammen. Doch nicht jeden Tag sind die Stationen der Bergwacht vor Ort besetzt. An Wochenenden ist alles im Lot, unter der Woche müssen erst die freiwilligen Kräfte aktiviert werden. Nicht zuletzt sind lizenzierte Baumkletterer fit für schwierige Bergeaktionen. Die Baumkletterer übernehmen Großbaum- oder Risikofällungen im Auftrag von Gärtnereien und Forstverwaltungen und sind durchaus in der Lage, einen Gleitschirmpiloten sicher von hohen Bäumen abzubergen. Nicht wenige Baumkletterer sind auch bei der Bergwacht tätig.

Sind die Baumkletterer eine Alternative zu den etablierten Rettungsdiensten? In einigen waldreichen Fluggebieten in der Schweiz gibt es kostengünstige Arrangements zwischen befreundeten Gleitschirmvereinen und den privaten Baumkletterern. Im Ernstfall sorgen die Baumkletterer für eine sichere Bergung mit Seilklettertechnik oder Hubsteiger, die ungleich preiswerter ist als der teure Einsatz durch Hubschrauber. Versicherungstechnisch gesehen steht die Abbergung von unverletzten Gleitschirmfliegern und dem Schirm durch die privaten Baumkletterer aber auf unsicherem Boden. Mehr Infos über: www.Baumkletterschule.de.

Teure Hilfe aus der Luft

Bei schwer verletzten Gleitschirm- oder Drachenfliegern wird der Notarzt oder die Polizei meist einen Rettungshubschrauber anfordern. Für die Kosten der Bergung muss der Patient persönlich oder dessen Versicherung aufkommen. Im Mitgliederbeitrag des DHV sind die Bergekosten im Gegensatz zu einigen privaten Versicherern bis 2500 Euro abgedeckt. Bei anderen Flugsport- Versicherern wie Parawing kann eine separate Bergekosten-Police abgeschlossen werden. Im Normalfall reichen die 2500 Euro Bergekosten der DHV-Mitglieder für die Suche nach dem vermissten Piloten und die Bergung aus, aber nicht immer. Eine Bergung mit dem Hubschrauber kann sehr viel teurer sein. In einigen wenigen, besonders aufwendigen Fällen verlangten ausländische Retter zwischen 5000 und 9000 Euro von den verunglückten Piloten. Ein harter Schlag für den Pechvogel, denn er wird für die Begleichung der Rettungsaktion im

Einige Fragen an den Organisator Günther Härer:

Günther, wie viele Jahre warst Du bei der Stuttgarter Berufsfeuerwehr, und wie viele Jahre fliegt Du schon Gleitschirm?
Ich war 32 Jahre bei der Berufsfeuerwehr in Stuttgart, seit elf Jahren fliege ich Gleitschirm.

Hingst Du schon einmal mit dem Gleitschirm im Baum?
Ja, vor einigen Jahren in einem Kirschbaum. Der Schirm hatte sich über die Äste gelegt, und ich kam mit den Füßen fast auf dem Boden an, so kam ich ohne Blessuren runter.

Du bist in den Alpen viel mit dem Gleitschirm unterwegs, welche Rettungsstelle würdest Du per Handy alarmieren, wenn Du unverletzt in einer hohen Tanne hängst?
Im deutschsprachigen Raum ganz klar die Feuerwehr mit der Rufnummer 112. Dort würde ich die praxisgerechte Beschreibung des Vorfalls erklären, dass ich unverletzt bin, und wie hoch ich in der Tanne hänge. Dann die wichtige Ortsbeschreibung, ob hier ein befestigter Weg für die Einsatzfahrzeuge verläuft oder nicht, und falls vorhanden die GPS-Daten mit den Koordinaten.

Was passiert dann, wie läuft die Bergeaktion an?
Mit der 112 geht die Meldung an die nächste zuständige Feuerwehr, das kann auch eine freiwillige Feuerwehr sein. Diese kennt sich in diesem Gebiet am besten aus. Der Kommandant klärt nun mit der Leitstelle den Einsatzplan ab und fordert bei Bedarf die Höhenretter der Berufsfeuerwehr an oder auch einen Hubschrauber, der oft mit einem Rettungsassistenten der Berufsfeuerwehr besetzt wird.

Warum rufst Du nicht die Polizei mit der Rufnummer 110 an?
Die Polizei geht beim Eingang der Meldung von einem Absturz aus, das kann auch ein Motorsegler, eine Cessna oder ein UL sein. Man kann sich nun leicht vorstellen, was passiert. Alle verfügbaren Feuerwehren, Notärzte, Krankenwagen und Polizei-Einsatzfahrzeuge düsen los. Es kam auch schon vor, dass ein zufällig in der Nähe operierender Rettungshubschrauber die Meldung empfing und unnötigerweise zum Ort des Geschehens flog. Auch ein Hubschrauber muss sich amortisieren. Das gesamte Prozedere verursacht teilweise enorme Kosten, die letztlich der Gleitschirmpilot und alle Versicherten mit höheren Beiträgen bezahlen müssen.

Informierst Du dennoch die Polizei über deine missliche Lage im Baum?
Auf jeden Fall nehme ich sobald als möglich Kontakt mit der Polizei auf und verständige sie, dass ich unverletzt bin und die Feuerwehr benachrichtigt wurde. Nach Abschluss der Bergung melde ich mich noch einmal und teile mit, dass die Aktion erfolgreich war.

Wer zahlt?

Ein Wanderer alamiert die Rettungsdienste. Was tun, wenn Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen anrücken, obwohl ich keine Hilfe benötige? Entstehen dann für mich dennoch Einsatzkosten? Wie schütze ich mich vor dem gut gemeinten „Zugriff“ durch die Rettungsdienste?
Durch konsequentes Auftreten wird der Einsatz abgeblasen. Es entstehen keine Kosten für mich. Argumentation: „Besten Dank für den Einsatz, aber ich steige selbst oder mit Hilfe meiner schon kontaktierten Fliegerkameraden vom Baum herunter.“ Feuerwehr und Rettungswagen rücken dann ab, die Polizei wird die Bergung aber weiterhin in Augenschein nehmen.

Wie hoch sind die Kosten für einen etwa einstündigen Feuerwehreinsatz? Wer taxiert diese Kosten?
Der Kommandant der Feuerwehr teilt seiner Gemeindeverwaltung Art und Umfang seines Einsatzes mit. Dort wird der Kostenbescheid ausgestellt und dem Flieger zugeschickt. Die Bergekosten liegen bei einer technisch einfachen Bergung bei 400 bis 500 Euro, je nach Mannschaftsstärke und Wagenmaterial. Gegen diesen Bescheid kann ein kostenpflichtiger Widerspruch eingelegt werden.

Ich hänge verletzt im Baum. Muss ich den Einsatz der Feuerwehr und des DRK bezahlen?
Nein, in diesem Fall verpflichtet das deutsche Feuerwehrgesetz die Rettungskräfte zur kostenlosen Hilfe in gefährlichen Situationen.

Ausland direkt zur Kasse gebeten. Wer sicher gehen will, auch bei hohen Bergungskosten nicht selbst in die Tasche greifen zum müssen, kann sich über die Bergrettung Tirol/Vorarlberg für einen Förderbeitrag von 22 Euro bis zu einer Höhe von 15.000 Euro versichern (www.bergrettung-vorarlberg.at).

Fleißaufgabe - das Kleingedruckte lesen

Wie schützt man sich vor einem finanziellen Desaster? Bei uns in Deutschland übernehmen die Krankenversicherungen die Kosten, sobald der Verletzte im Krankenwagen liegt. Das Abbergen vom Baum übernehmen die Kassen nicht, das ist Sache einer Unfallversicherung (Auskunft der AOK Rems Murr Kreis). Eine Kostenerstattung erfolgt im Ausland durch eine Auslands- Krankenversicherung mit Unfallschutz, die eine Bergung beinhaltet. Beim ADAC ist mit 2500.- Euro die Personenbergung durch einen Rettungsdienst abgedeckt. Weitere Auslands-Krankenversicherungen begleichen Bergungskosten zwischen 1000.- und 3000.- Euro. Preiswerte Unfallversicherungen schließen eine weltweite Bergung nicht generell ein. Auch von berufsständischen Versicherungen werden die Kosten von Bergemaßnahmen nicht in unbeschränkter Höhe beglichen. Mitglieder von deutschen und österreichischen Wander- und Bergsteiger-Vereinen profitieren von großzügigen Regelungen (abklären, ob diese auch für Flugunfälle gelten!). Nicht zuletzt übernehmen einige Kreditkarten-Unternehmen teilweise die Kosten für Bergemaßnahmen bis zu 5000,- Euro. Es lohnt sich also, das Kleingedruckte in allen Versicherungs-Verträgen ganz genau zu lesen.

Anzeige

Création avec1e communication Photo getty images

Anzeige

SKYTEX-STOFFE:
DER SICHERSTE WEG NACH GANZ OBEN

Skytex-Stoffe von PORCHER SPORT

Ganz ernsthaft: Seit zwanzig Jahren sind wir im Gleitschirmsport für Sie aktiv - mit seriöser Forschung, regelmäßigen Innovationen und sicheren Stoffen. Die Qualität und die Stärke unserer Produkte haben uns zur Referenz für leichte und leistungsstarke Gleitschirmstoffe gemacht. Und in diesem Sinne wollen wir Sie auch künftig auf Ihren Höhenflügen begleiten...

Porcher SPORT
The Weav'air

Turbulenz im Lee

FOTOS MARTIN SCHEEL

Ein Flug ins Lee muss genau überlegt sein. Kräftige Turbulenzen können dort den Angstschweiß aus den Poren pressen. Nur wenn die Windstärke klein, die Luft labil geschichtet und die Zone groß genug ist, in der sich die Strömung vom Boden gelöst hat, kann das Lee genießbar sein.

Ein Beitrag von Martin Gassner (erschienen im Swissglider 8/08)

Ist Fliegen im Lee erlaubt oder bedeutet das Lee grundsätzlich eine gefährliche und daher verbotene Zone? Diese Frage erhitzt die Gemüter immer wieder, besonders seit Richi Meier an der Drachen-EM im österreichischen Greifenburg in einem Leegebiet tödlich verunglückte. Bei starker Thermik und 15 km/h Rückenwind überschlug er sich mehrmals 150 Meter über Grund. Noch erschien kein ausführlicher Unfallbericht, auch ist die tatsächliche Ursache noch ungeklärt. Es ist nicht klar, ob wirklich eine Lee-Turbulenz den Absturz verursacht hat. Richi war ein erfahrener Pilot und wusste genau, welche Risiken er bei seinem Flug einging. Fliegen im Lee war nichts Außergewöhnliches für ihn.

Quellen der Turbulenz

Aber woher kommen denn die Gefahren? Das erste und wichtigste Stichwort dazu ist die Turbulenz. Turbulenz hat zwei verschiedene Quellen: Thermische und mechanische Turbulenz. Im Gegensatz zur mechanischen Turbulenz suchen wir Flieger die thermische Turbulenz, welche wir als Thermik bezeichnen. Dazu gehören sowohl die großen und gleichmäßigen Schläuche wie auch die kurzen und harten Böllerschüsse. Mechanische Turbulenz entsteht durch Reibung am Boden und in Windscherungen, wenn unterschiedlich starke und unterschiedlich gerichtete Winde nahe übereinander blasen.

Thermische Turbulenz

Bei Windstille und Sonneneinstrahlung entsteht ausschließlich thermische Turbulenz. Doch aufgepasst, das bedeutet nicht automatisch sanfte und feine Aufwinde. Je nach Luftschichtung kann auch unangenehm enge und harte Thermik entstehen. Wenn der Temperaturgradient in der unteren Luftschicht zu groß ist, ab etwa 0.8°C pro 100 m, erklärte Tasksetter Martin Scheel einmal an einer Schweizer Meisterschaft in Fiesch, „dann wird die Thermik kräftig. Zahlreich und wie Böllerschüsse kommen die Thermikblasen hoch. Kaum nutzbar. Besonders ungemütlich wird es, wenn diese Böllerschüsse auf eine Inversion prallen und zerplatzen.“ Erstaunt folgten die umstehenden Piloten seinen Ausführungen, widersprachen sie doch der bisherigen Ansicht, dass die Thermik mit größerem Temperaturgradienten besser würde. „Die Erfahrung zeigt“, meinte er weiter, „dass ein Gradient von etwa 0.6°C pro 100 m besser ist. Die Thermik ist sanfter, weiter und besser nutzbar.“

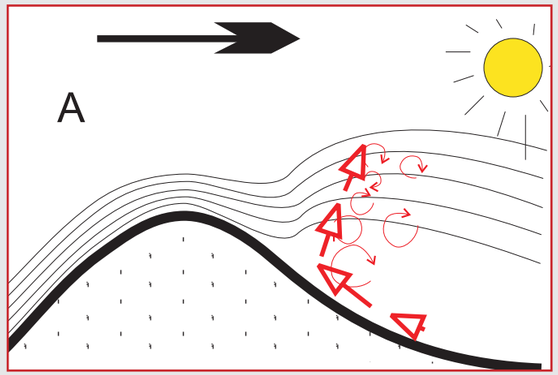
Mechanische Turbulenz

Sobald ein Wind bläst, entsteht mechanische Turbulenz. Hinter Hindernissen wie Häusern oder Bäumen bilden sich Wirbel, die mit dem Wind fortgetragen werden können. Je stärker der Wind bläst, umso stärkere Wirbel bilden sich, und zwar überproportional zur Windgeschwindigkeit. Hinter Gräten und Kanten bilden sich oft gefürchtete Leewirbel. Im Bereich von Inversionen ändert der Wind häufig markant in Stärke und Richtung. In solche Scherungszonen bilden sich auch Turbulenzen.

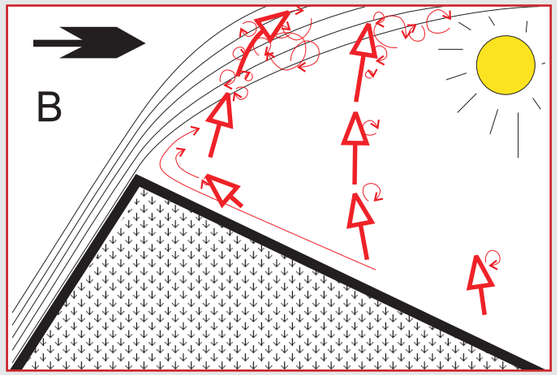
Luv und Lee

Die dem Wind zugewandte Seite eines Berges wird als Luv-, die windabgewandte Seite wird als Leeseite bezeichnet. Gewöhnlich findet man auf der Luvseite dynamischen Aufwind mit relativ

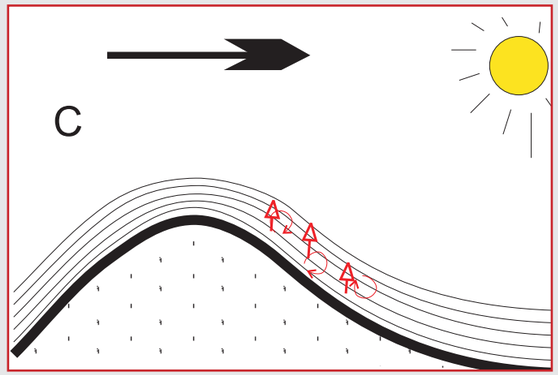
WETTER | LEE



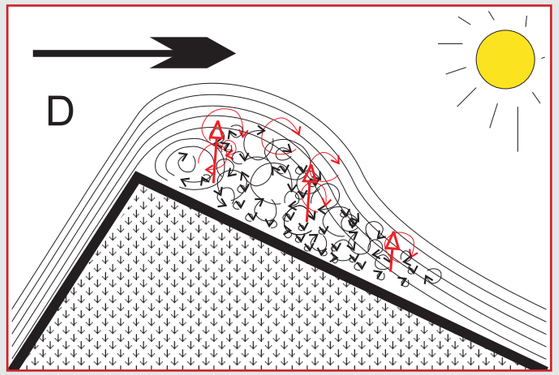
Beispiele von Leethermik: A hinter einem runden Bergrücken ohne Abrisskante bei labilen Verhältnissen,



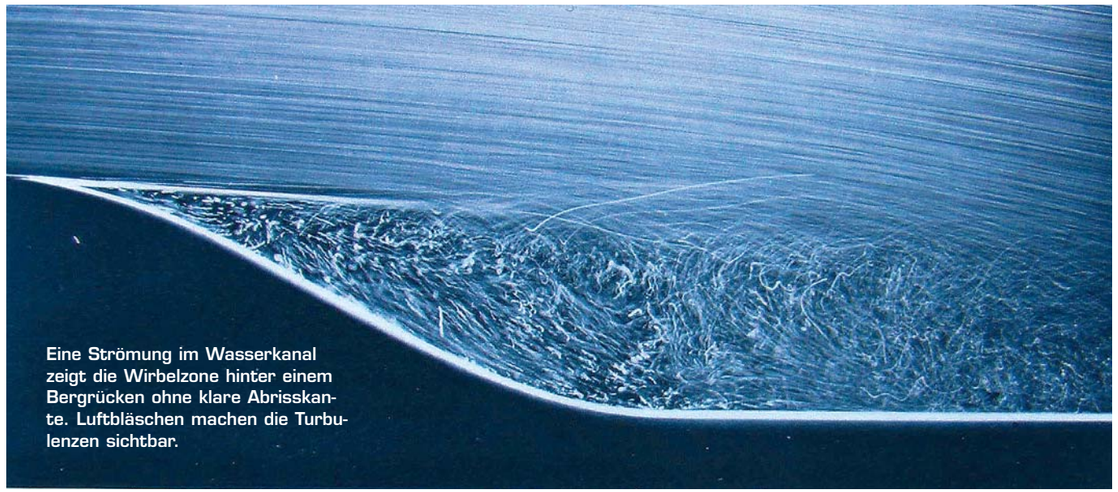
B hinter einem scharfen Grat mit klarer Abrisskante bei labilen Verhältnissen,,



C hinter einem runden Bergrücken ohne Abrisskante bei stabilen Verhältnissen



D hinter einem scharfen Grat mit klarer Abrisskante bei stabilen Verhältnissen.



Eine Strömung im Wasserkanal zeigt die Wirbelzone hinter einem Bergrücken ohne klare Abrisskante. Luftbläschen machen die Turbulenzen sichtbar.

ruhigen Verhältnissen. Anders auf der Leeseite: Extreme Turbulenzen können dort vorkommen, aber manchmal auch schöne, kräftige Thermik. Entscheidend für die Verhältnisse im Lee ist die Größe der Wirbelzone, das heißt des Gebietes, in dem sich der Wind vom Boden löst. Je größer und je dicker die Wirbelzone ist, also je weiter oben der Wind darüber hinwegbläst, umso geschützter und damit ruhiger ist die Luft dort. Die Turbulenzen aus der Windscherung der Randzone zerfallen auf ihrem Weg in die Wirbelzone. Bleibt die Wirbelzone klein, zerfallen die Turbulenzen nicht und füllen den gesamten Bereich. Nimmt die Windstärke zu, wachsen auch die Turbulenzen in der Randzone und dringen weiter in die Wirbelzone ein. Das heisst, die Wirbelzone muss deutlich größer sein, um im Zentrum einen ruhigen Bereich zu enthalten.

Lee hinter runden Bergrücken

Für die Größe der Wirbelzone sind die Form des Berges und der Temperaturgradient entscheidend. Über einen runden Bergrücken kann der Wind hinüber blasen, ohne sich abzulösen. Auf der Leeseite bildet sich keine Wirbelzone, sondern der Wind bläst gleichmäßig den Hang hinunter. Dies tritt besonders in stabilen Schichtungen auf, wenn zum Beispiel der Talwind bis über die ersten Bergrücken reicht. Wer in diese Zone gerät, muss rasch einen Landeplatz suchen. Heizt die Sonne die Leeseite auf, verwirbeln Thermikblasen den ansonsten ruhigen Abwind. Bei labileren Verhältnissen löst sich der Wind irgendwo hinter der Bergkuppe ab. Es bildet sich eine kleine Wirbelzone, die allerdings noch recht turbulent ist. Erst wenn durch Sonneneinstrahlung ein thermischer Aufwind entsteht, wird diese Zone größer.

Lee hinter scharfen Gräten

Bei scharfen Gräten löst sich die Windströmung in jedem Fall ab, da sie infolge der Massenträgheit nicht dem Gelände zu folgen vermag. Bei stabilen Verhältnissen wird die Strömung jedoch rasch wieder hinunter gedrückt. Es bildet sich nur eine kleine und damit turbulente Wirbelzone. Wenn zusätzlich die Sonne die Leeseite aufheizt, zerreißen einzelne thermische Blasen die zahlreichen Rotoren und schleudern sie weg – ein extrem gefährlicher Mix! Anders sieht es bei labileren Verhältnissen aus, weil die Strömung nur langsam wieder hinunter gleitet. Weil die Wirbelzone damit sehr dick wird, zerfallen die Turbulenzen auf dem Weg ins Zentrum fast vollständig. In dem ruhigen, geschützten Bereich ist ein Flug ungefährlich. Scheint zusätzlich die Sonne ins Lee, bildet sich dort gute Thermik. Doch aufgepasst, bei sehr labilen Verhältnissen kann sie, wie bereits erwähnt, hart und kaum nutzbar sein, was nichts mit dem Lee zu tun hat.

Randzone

Beim Einstieg in die Thermik tief unten in einem Leegebiet ist es schwierig, die Windstärke auf Gipfelhöhe abzuschätzen. Trifft der Aufwind auf die Scherungszone, unterbrechen abrupte Turbulenzen das ruhige Steigen. Im Windschatten eines größeren Berges kann das auch über der nächstfolgenden Krete vorkommen.

Abschätzen der Verhältnisse

Bei stabilen Verhältnissen ist das Lee turbulent und gefährlich. Welches sind die Zeichen für stabile Verhältnisse und woran lässt sich erkennen, ob ein Flug ins Lee ungefährlich ist? Als erstes ist Vorsicht vor dem Talwind geboten! Da die Luft aus absinkenden Luftmassen stammt, ist sie eher stabil geschichtet. Bot das Lee oben bei den Gipfeln noch gute Thermik, brodelt im Talwind im Lee eine gefährlich turbulente Suppe.

Vorsicht ist auch geboten, wenn dort, wo gewöhnlich die Aufwinde stehen, nur schlechte oder keine Thermik vorhanden ist. In diesem Fall sollte auf die Suche im Lee verzichtet werden. Herrscht umgekehrt gute Thermik, kann beim weiteren Flug auch das Lee durchstreift werden.

Je steiler die Luvseite ist, umso größer ist auch der geschützte Bereich auf der Leeseite. Bei flachen Kuppen fehlt in der Windströmung die notwendige Vertikalkomponente, damit die Strömung weit genug aufsteigt. Vorsicht ist auch im Bereich von Inversionen geboten. Im Flug erkennt man Inversionen, wenn beim Aufstieg die Thermik plötzlich eng und «giftig» wird. In diesem Höhenbereich sollte das Lee gemieden werden. Häufig findet im Bereich von Inversionen noch zusätzlich ein Windwechsel statt. Im oberen Thermikregime kann das Lee auf einer anderen Seite liegen.

Zum Schluss ist auch dann Vorsicht geboten, wenn sich im Bauch ein ungutes Gefühl bemerkbar macht. Selbst wenn andere ins Lee fliegen, empfiehlt es sich zu verzichten. In diesem Fall gilt die alte Regel: Im Zweifel nie!

Anzeige

Odenwaldpokal im Drachen- und Gleitschirmfliegen

In Hardheim fand das traditionelle Odenwaldpokalfliegen statt.

13 Drachenflieger und 9 Gleitschirmflieger fanden sich im Fluggebiet Hockenberg ein. Die Piloten konnten vom Hockenberg oder an der Winde starten. Am Samstag mussten die Piloten, die sich für die Winde entschieden hatten, bei wechselnden Winden oft lange auf eine gute Startmöglichkeit warten. Die Piloten, die vom Hockenberg starteten, hatten hier den Vorteil, dass man nach Westen, Norden und Osten starten konnte. Am Sonntag waren die Windverhältnisse klarer, wir hatten einen mäßigen Ostwind und so konnte schon früh an der Winde und vom Berg gestartet werden. Am Nachmittag musste der Wettbewerb, bedingt durch ein durchziehendes Gewitter, für 1 Stunde unterbrochen werden. Um 15:30 Uhr wurde dann wieder gestartet, bevor um 16:00 Uhr das Wettbewerbsfenster geschlossen wurde. Danach wurden noch Freiflüge vom Berg und an der Winde durchgeführt. Insgesamt wurden 112 Flüge absolviert. Gewinner des Odenwaldpokal im Drachenfliegen wurde Franz Schütz vom CfD Hardheim, der auch unseren Wanderpokal mitnehmen durfte. 2. wurde Ingo Schmid vom DHG Mulfingen und 3. Ralf Trenkle von den Althofdrachen. Bei den Gleitschirmfliegern gewann Gerald Köpf von den 1. Hohenhaslachern Fliegern. 2. wurde Claudia Volk ebenfalls 1. Hohenhaslacher Flieger und 3. wurde Thobias Köhler ifg 2000. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die zum Gelingen des Festes beigetragen haben. Bedanken möchte ich mich auch bei unseren Sponsoren, die uns auch in diesem Jahr kräftig unterstützt haben und natürlich bei allen teilnehmenden Piloten, die uns einen spannenden Wettkampf geliefert haben.

CfD Hardheim

Manfred Pientka

Nachruf

Bei der 5. int. Deutschen Meisterschaft in Piedrahita (Spanien) ist am 7. September 2008 unser Vereinskamerad, 2. Vorstand und Freund Franz-Peter Gröger im Alter von 39 Jahren tödlich verunglückt. Er hinterlässt seine Frau und einen Sohn. Peter, seit 1990 Mitglied in unserem Verein, „d'schwoba erbach", war über viele Jahre aktiv am Vereinsgeschehen beteiligt und hat sich in vielfältiger und uneigennütziger Weise in die ehrenamtliche Vereinsarbeit eingebracht. Sein Engagement galt dabei in besonderer Weise der sportlichen Entwicklung unseres Vereins sowie dem kameradschaftlichen, vereineübergreifenden Zusammenhalt. In den ersten Jahren Drachenflieger mit Leidenschaft und sportlicher Ambition, blieb er während einer fliegerischen Pause, die er - wiederum mit großem Engagement - dem Segelsport zu Wasser gewidmet hat, unserem Verein stets verbunden und hat vor 4 Jahren über die Gleitschirmfliegerei schließlich den Wiedereinstieg in den Flugsport gefunden. Für Peter waren der Sport und das Fliegen stets Ruhepol und Abwechslung vom Alltag, aber auch Freiheit und sportliche Herausforderung. Mit seiner lebensfrohen und freundlichen Art wird unser Verein Peter stets in dankbarer Erinnerung behalten und ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt zuallererst seiner Familie und den Angehörigen. „Lieber Peter, machs gut! Unsere Gedanken fliegen mit Dir!"

Deine Freunde von den schwoba in erbach.

d'schwoba erbach

Michael Funk

Jubiläumsfest 10 Jahre Gleitschirmverein Nahe - Glan

Am Sonngag herrschte Südstartplatz „Ruheschied" in Staudernheim/Nahe aufgrund des schönen Wetters bei fliegbarem Südwind Hochstimmung. Mehr als 200 Gäste ließen sich das interessante Treiben am Startplatz und die vielen Flüge der bunten Schirme am Himmel nicht entgehen. Viele sahen zum ersten Mal, dass Gleitschirmflieger an ihren Starthängen einfach abheben. Nach 3 oder 4 Schritten waren sie in der Luft und flogen davon. Die ganz Mutigen ergriffen die Gelegenheit, als Passagier für einen kleinen Kostenbeitrag bei einem der Tandempiloten mitzufliegen, um selbst einmal selbst das Hochgefühl des Fliegens zu genießen. Der Andrang hierzu war so groß, dass den Tandempiloten fast keine Ruhepause gegönnt war. Im Verein wird nun überlegt, einmal im Jahr einen Flugtag mit Tandemflügen für Besucher zu veranstalten. Interessierte Gäste, die gleich nicht in die Luft gehen wollten, aber doch einmal gerne in dem Sitzgurtzeug eines Gleitschirmpiloten gesessen hätten, bot die Flugschule AIR TIROL dazu Gelegenheit. Sie hatte einige Gurtzeuge hierfür zur Verfügung gestellt und so aufgehängt, dass ein realitätsnahes Gleitschirmsitzgefühl vermittelt wurde. Dies veranlasste eine ältere Dame zu verwunderten Feststellung: „Darin sitzt man ja richtig bequem!" Mit abends abflauendem Wind und verhangenem Himmel endete ein Jubiläumsfest, das vielen eine bisher unbekannte Flugsportart sicherlich etwas näher gebracht haben wird.

Gleitschirmverein Nahe-Glan

Dietger Hippenstiel

Anzeige

Neues von den Thermikmöwen des Gleitsegelclub-Weser

Clubmeisterschaft 2008

Bei strahlendem Sonnenschein, Saunatemperaturen und idealem Ostwind konnte der GSC-Weser seine 13. Clubmeisterschaft – erstmals auf seinem neuen O/W-Fluggelände – ausrichten. Interessante Aufgaben waren zu bewältigen, die die zahlreich erschienenen Zuschauer bei Kaffee und Kuchen begeistert verfolgten. Alle Flüge konnten bei guten und konstanten Bedingungen sicher durchgeführt werden. Abschließend ging es dann mit den Piloten, Familien, Freunden und Bekannten zum obligatorischen Grillen auf unserem „Heimhorst" in Hainhorst, wo auch die Siegerehrung stattfand. Sie hat es mal wieder geschafft: unsere „Oldie"-Möwe und 2. Vorsitzender Helmut Giesen zeigte den „Jung"-Möwen nur die Schwanzfedern und flog den zweiten Durchgang sogar noch mit Handicap im „Tandem". Auf dem zweiten Platz landete unsere „Nachwuchs"-Möwe Bernd Phillip. Platz drei teilten sich die Möwen Rolf Ebeling, Ralf Kopp (der zum wiederholten Mal bei den German Flatlands „Norddeutscher Meister" wurde) und Michael Sandfuchs.

Wettbewerb/Titelverteidigung

Unsere Streckenflugmöwe Ralf Kopp verteidigte seinen 2007 errungenen Titel und wurde 2008 bei den German Flatlands wieder „Norddeutscher Meister". Die Veranstaltung wurde auf dem Flugplatz Jüterborg/Altes Lager, 70 km südlich von Berlin, ausgetragen. Wetterbedingt konnten nur zwei gültige Durchgänge geflogen werden. Ralf Kopp belegte hinter Gesamtsieger und dem amtierenden Deutschen Meister Burkhard Martens von über 40 Teilnehmern einen sehr guten 6. Platz in der Gesamtwertung. Gratulation noch mal zu diesem Erfolg!

Vereinsfahrt

Unsere traditionelle jährliche Vereinsfahrt in die Berge ging diesmal nicht – wie schon 13 Mal hintereinander – nach Saalbach/Hinterglemm, sondern nach Westendorf im Paragleiterzentrum der Kitzbühler Alpen. Ankunft im strömenden Regen, ab nächsten Tag jeden Tag das geilste Flug- und für unsere nicht fliegenden Damen Wander- und Erholungswetter. Talstation Alpenrosenbahn, die große Hindernis freie Landewiese und die Unterkunft - alles war in kurzer Zeit per Pedes zu erreichen. Und dann jeden Tag die herrlichen ausgiebigen Thermikflüge. Schade für diejenigen Möwen, die nicht dabei sein konnten.

GSC-Weser

Helmut Giesen

Anzeige

Anzeige

1000-Euro-Flüge beim DFCA

Der offene XC Wettbewerb des Flieger Club Achental (DFCA) ist mit der großen Preisverleihung zu Ende gegangen. Die strahlenden Gewinner sind Peter Achmüller, Günter Porath und Corinna Schwiegershausen. Mit dem weitesten Flug von 285 km und einer Landung am Weßner Hof entschied Peter den XC Wettbewerb des DFCA für sich und konnte das stolze Preisgeld von 500 Euro für sich reklamieren. Günter Porath kam mit 275 km auf Platz 2 und freute sich über 300 Euro Siegerprämie. Unsere Weltmeisterin im Drachenflug, Corinna Schwiegershausen, ist dritte Siegerin und durfte sich 200 Euro überreichen lassen. Die Siegerehrung, bei diesem einmaligen Wettbewerb fand im großen Rahmen eines Fliegerfestivals statt. Vor großem Publikum und mit einer brausenden Party wurden die Sieger vorgestellt und die Preise vom Vorstand Harry Pfanzelt überreicht. Um das Drachenfliegen in der Heimat des DFCA mit seinen Startbergen Hochplatte und Hochfelln wieder in den Fokus der überregionalen Fliegergemeinde zu rücken, lobte der Verein diesen offenen XC Wettbewerb aus, was aus der Sicht des DFCA optimal gelungen ist. Sogar Resonanz aus Indien war zu verzeichnen (Forum Schlechtflieger und Gästebuch DFCA). Und es ist nur dem in der Saison 2008 insgesamt nicht so perfekten Wetter anzulasten, dass Piloten von der Hochplatte nicht punkten konnte, wurden doch von diesem schönen Heimatberg des DFCA schon beachtliche Strecken geflogen. Immer aktuelle Informationen unter www.dfc-achental.de

DFC Achental

Hans-Peter Blecher

Mit dem Gleitschirm über Baumerlenbach

Die Bretzfelder Drachen–und Gleitschirmflieger Aufwind Brettachtal haben zum fünften Mal beim Kinderferienprogramm der Gemeinde Bretzfeld teilgenommen. Acht Jugendliche hatten sich zum fünften Ferien-Gleitschirm-Fluglager auf dem Baumerlenbacher Segelfluggelände angemeldet. Bei fast optimalen Bedingungen wurde den sehr interessierten Teilnehmern das Handhaben und die Funktion eines Gleitschirms von erfahrenen Piloten erklärt und geübt. Nachdem dann jeder Teilnehmer mit dem entsprechenden Gurtzeug und angehängten Gleitschirm geübt hatte, ging es an die Startstelle für den Windenstart. Die Aufwind Brettachtaler hatten eine Schleppwinde aufgebaut. Bei einer Ausklinkhöhe von 300 Metern konnte den Jugendlichen das Fluggefühl bei einem Flug über mehrere Minuten vermittelt werden. Sie genossen dabei auch die schöne Aussicht in das Kochertal nach Möglingen oder in das direkt darunter liegende Baumerlenbach. Zum Abschluss waren sich alle Teilnehmer einig, dass dieser Tag eine gelungene Veranstaltung auf dem Fluggelände der Flugsportgruppe Öhringen war.
Aufwind Brettachtal
Kristen Schüßler

Herbstausflug der Enztalflieger

Herbstausflug? Wonach benennt man einen Ausflug, wenn man an drei Tagen drei unterschiedliche Jahreszeiten erlebt ? Jahresausfahrt wäre also treffender. Die Anfahrt am Freitag nach Tannheim war erwartungsgemäß begleitet von Regen und strammem Herbstwind. Also hoffen auf bessere Aussichten für Samstag. In geselliger Runde verbrachten die 17 Erwachsenen und 3 mitgereisten Kinder den Abend in der Obermühle. Am Samstag ist der Winter da, gut 20 cm Neuschnee sollten heute noch am Neunerköpfle fallen. Ein Großteil der Gruppe setzt sich zu einer Bergwanderung in Bewegung. Vom Haldensee aus geht's mit Zwischenstopp in der Spindlerhütte über das Neunerköpfle zurück nach Tannheim. Ich freu mich schon auf das gemeinsame Abendessen und den fröhlichen Abschluss in der Bauernstube. Auch wenn das Wetter noch nicht so richtig mitmacht, die Stimmung ist ausgelassen gut. Sonntag, ein Blick aus dem Fenster: Erneutes Hoffen. Saukalt, aber strahlend blauer Himmel, reines Frühlingserwachen. Heute muss doch etwas gehen. Nach dem Frühstück geht's endlich „Aufi". Aber der Wind steht stramm. Zu stramm und die Richtung passt sowieso nicht. Was folgt ist Parawaiting, Paraeating, Parawasweisich... Die Ersten machen sich auf den Heimweg. Dann gegen ca. 15 Uhr die Erlösung: Die Sonne besiegt den Südwind, „the Window is open". Die Wartenden werden für ihre Geduld mit zwei tollen Flügen belohnt. Gott sei Dank...Mehr Infos und Bilder gibt es auf www.enztalflieger.de.
Enztalflieger Bad Wildbad
Andreas Fien

Jubiläum des 1. Gleitschirmvereins Bayerwald (GVB) - vom Winde verweht

Die 20-jährigen Jubiläumsfeierlichkeiten des 1. GVB standen unter keinem guten Stern, denn ein schneidender Ostwind sorgte dafür, dass alle Schirme in ihren Säcken blieben. Auch den Besuchern, die wegen der Flugvorführung und der Vereinsmeisterschaft angereist waren, pfiff der Wind schlichtweg zu stark. Damit lernten auch die Fußgänger unter ihnen sogleich die wichtigste Lektion in der Fliegerei: Es kann perfekt ausschauen, denn Sonnenschein und Wölkchen waren ja vorhanden und trotzdem „unfliegbar" sein. Besonders schade war die Witterungslage natürlich für die Piloten vom DGFC Regental, des DGC Bayerwald und des GSC Ratisbona, die sich zahlreich zu dem Fest ihres Nachbarvereins eingefunden hatten. Die großen Gleitschirmhersteller der Szene hatten entsprechend ihr Wort gehalten und ihre Messezelte an der Talstation der Bergbahn aufgestellt. Edi von UP hatte sich schon ganz früh positioniert und präsentierte neben dem neuen Summit XC auch Gurtzeuge aller Variationen. Auch Ilona von Turnpoint war vertreten und stand Interessierten den ganzen Tag über mit Material und Infos zur Verfügung. Als weiteres Zugpferd konnte der 1. GVB Christian Geierstanger und Advance mit ins Boot holen. Vor allen Dingen das Gurtzeug Impress hat im Verein jede Menge Befürworter und nach diesem Tag wohl noch eine ganze Menge mehr. Für Interessierte an der Fliegerei stand das Gründungsmitglied des 1 GVB und zugleich Flugschulbetreiber, Schorsch Höcherl, bereit und informierte über die Ausbildung zum Luftsportgeräteführer.
Abends füllte sich das Zelt mit den zahlreichen Fliegern auch aus den umliegenden Nachbarvereinen und der 1. Vorsitzenden, Rupert Kellnhofer konnte Ehrungen langjähriger Mitglieder vornehmen. Besonders freute sich der Vorsitzende über den Umstand, dass es in den 20 Jahren keinen einzigen tödlichen Unfall im Verein gegeben hat.
1. Gleitschirmverein Bayerwald
Jasmin Kraus

REDAKTIONSSCHLUSS
FÜR INFO 156 = 15.12.08
FÜR INFO 157 = 15.02.09

Anzeigen

Flugtag Lauf-Lillinghof

Auch dieses Jahr waren die nordbayerischen Drachenflieger wieder am Flugtag in Lauf-Lillinghof dabei. Wir zeigten Drachen & UL-Antrieb, Starrflüger und Paragleiter. Die Anzahl der Zuschauer war dieses Jahr wegen des Wetters nicht so groß, wie es die Lillinghofer gerne gehabt hätten und aus den letzten Jahren gewohnt waren, aber das Programm fand mit nur geringen Einschränkungen trotzdem statt. Es gab zahlreiche Gespräche mit Textil-Flieger-Interessenten und alten Bekannten - selbst die Segel- und Motorflieger fanden sich bei den Textilfliegern ein und diskutierten das Für und Wieder der jeweiligen Fluggeräte im Vergleich. Insbesondere der Mosquito-Antrieb von Lothars Drachen wurde heiß diskutiert - wie hätten die Kameraden erst über den Elektro-Antrieb von Werner Eck gestaunt, hätten wir ihn denn dabei gehabt. Wir konnten einige hundert NBDF-Fyler verteilen und damit schon einen kleinen "Merkzettel" in die Wohnungen der Interessenten bringen, von denen sich erfahrungsgemäß wieder etliche auf unseren Geländen einfinden werden und einige davon sogar mit dem Tandem in die Luft gehen werden.
Nordbayerische Drachenflieger
Ernst Lehmann

Anzeigen

www.jenair.de
Saalbahnhofstraße 10
07743 Jena
Tel.: D-(0)3641-825900
Fly & Smile
JEN AIR
Paragliding
Vereinsschulung vor Ort
Fliegershop online
Finanzierung ab 0%

flugpark-olymp.de
Tel. D: 0371 516478
GR: 0030 6972 453495

Jung und hoch hinaus

Er konnte den 6. Juni 2008, seinen 16.Geburtstag kaum erwarten. Nicht, dass er auf seinen Roller- oder Mopedführerschein aus war. Nein, für ihn war es etwas Besonderes. Er bekam den beschränkten Luftfahrerschein für Gleitsegel ausgehändigt. Schüler Eric Grübner aus Haßloch in der Pfalz wohnt mit seinen Eltern und seiner jüngeren Schwester unweit des Segelfliegerplatzes. Die vielen Flieger hatten es ihm schon lange angetan. Und als sich eine Gleitschirmschule auf dem Platz etablierte, war es um ihn geschehen. Mit 14 Jahren begann er langsam seine Ausbildung zum Gleitschirmflieger und war immer präsent, wenn andere in die Luft gingen. Er half wo er konnte, lernte Motorrad fahren um die Schleppseile wieder zu holen und konnte immer wieder als Passagier gewonnen werden. Vater Axel erfasste ebenfalls die Sucht der Gleitschirmfliegerei und teilte die Freude am Fliegen mit seinem Sohn. Ausflüge und Kurzurlaube der Familie fanden nun an immer im Gebirge statt. Warum wohl? Auf seine Ziele befragt, möchte Eric jedenfalls ein guter Pilot werden und auch mal bei der Deutschen Gleitschirmliga mitfliegen und sich für die Deutsche Nationalmannschaft qualifizieren. Ihm beim Groundhandling zuzuschauen, ist eine wahre Augenweide. Sein Schirm ist sein Freund, sagt er. Und so harmonisch sehen seine Übungen auch aus. Im Sommer, kurz nach seinem Geburtstag, wurde er im Verein des Südpfälzer Gleitschirmflieger Club vom Vereinsvorsitzenden Dr. Wolfgang Reuter als jüngstes Vereinsmitglied aufgenommen und erfuhr gleich die Einweisung am Orensberg.
Südpfälzer Gleitschirmflieger
Kurt Friedemann

Vom Sponsor zum Supersponsor

Eine Geschichte die im Gleitschirmsport nicht alltäglich ist. Im Jahre 2003 fragte ich beim Ehepaar Renate und Hermann Saur (Spedition Saur) an, ob Interesse besteht einen Gleitschirm zu sponsern mit dem Logo der „Spedition Saur". Kurze Zeit später bekam ich von Herrn Saur eine positive Antwort mit der Begründung: Eine Anzeige auf irgendwelchen Stadtplänen koste auch soviel und ist nur für kurze Zeit. Beim Gleitschirm Sponsering würde gleichzeitig eine junge studierende Sportlerin unterstützt.
Freude über Freude, eine Studentin konnte sich nun einen neuen Gleitschirm kaufen. Es kam mit zunehmender Verbindung zu der Firma Saur noch besser. Herr Saur sponserte meinen PKW Diesel mit Treibstoff – super - meine Tankrechnungen vielen nun auch flach und mein Studentenbudget erhöhte sich. 2004 zur Europameisterschaft erhielt ich wieder einen neuen Schirm gesponsert von Firma Saur. 2006 und 2008 gab es ebenfalls neue Gleitschirme – gesponsert von Firma Saur. In der Zwischenzeit hat sich zu Frau und Herr Saur eine freundschaftliche Beziehung aufgebaut. Herr Saur ist sehr am Gleitschirmsport interessiert und steht voll und ganz hinter dieser Sportart. Herr Saur hat als Hobby seinen 40t Truck. Dieser Truck ist ein Arbeits- und Showfahrzeug, das im internationalen Transport und auf Trucker-Treffen verkehrt. Der „GOLD STAR" wurde „Truck of the Year 2006". Herr Saur setzte nun im Jahre 2008 seiner heimlichen Liebe dem Gleitschirmsport die Krone auf. Bei der Erstellung eines neuen Planenauflegers wurde, zur meiner Überraschung, die komplette Rückseite mit einem Gleitschirmbild von mir versehen. Dieser Truck befindet sich permanent auf Deutschlands und Europas Straßen sowie auf Dutzenden von Truckertreffen in Deutschland und dem benachbarten Ausland. Wieder mal eine super Werbung für unseren Sport . Vom Sponsor zum Supersponsor schließlich zum Freund. Vielen Dank für die Unterstützung meiner Person und Werbung unseres Sportes. Allzeit gute Fahrt!
Tina Schwer

Franken fliegen in Zukunft gemeinsam

Die Mitglieder der beiden fränkischen Gleitschirmclubs „Parafly Franken" und „Gleitsegelclub Frankenthermik" haben beschlossen, von nun an gemeinsam die Lüfte zu erobern. Beide Vereine hatten bereits in den vergangenen Jahren auf den Schleppgeländen im Westen von Nürnberg einen gemeinsamen Windenschleppbetrieb organisiert und gemeinsame Veranstaltungen durchgeführt. Nach überwältigender Zustimmung der Mitglieder beider Vereine wurde die Fusion vor kurzem wirksam eingetragen. Der übernehmende Verein ist hierbei der „Gleitsegelclub Frankenthermik." Die beiden wichtigsten Fluggelände liegen nördlich von Ansbach in Mitteldachstetten für stationären Schleppbetrieb sowie in Dagenbach bei Trautskirchen für mobilen Windenschlepp. Gäste sind hier jederzeit gerne willkommen. Mehr Infos unter www.frankenthermik.de.
GSC Frankenthermik
Hartmut Seidel

Anzeigen

FLY... ...YOUR WAY
2J.-CHECK
149,– EURO
INKL. VERSAND
XXL PARA-SHOP
TOP INZAHLUNGNAHME
www.BLUE SKY.at
A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176
Südafrika - La Palma - Almunecar - Algodonales - Marokko - Toscana
Norma - Norditalien - Wellnes Week - Transdanubien - Berner Oberland
Türkei - Slowenien - Südtirol - Nordtirol - Trentino - Lago d`Iseo
Castelluccio - Lago di Como - Dolomiten - Wallis-Fiesch - Walk & Fly
Grottammare - St. Andre - Larangne - Chile - Brasilien - Lanzarote

Parafly
Schönes Appartement mit Pool für 2–6 Personen wochenweise direkt am Landeplatz Roquebrune/Monaco ab Euro 550,– zu vermieten.
Tel: 0043-5226-3344
Flugschule Parafly

TEXTILUHR TX07
nach Kretschmer
Luftdurchlässigkeitsprüfgerät.
Airpermeability Tester
Porosimeter
2–Jahres-Check, Tuchprüfung, netzunabhängig, transportabel
EURO 1.785,00
Incl. 19% MwSt.
Incl. Akku- Ladegerät
Incl. 50cm² Messfläche
Incl. Testplatte
HSL GMBH D - 69126 HEIDELBERG, TEL.: +49(0)6221 303101
EMAIL: hsl@hsl-gmbh.com. INTERNET: www.hsl-gmbh.com

Die Duddefliecher

Vereinsmeisterschaft der Duddefliecher

Was nützen die besten Organisatoren, wenn das Wetter nicht mitspielt? Aber die Mitglieder des Südpfälzer Gleitschirmflieger Club haben ihre Vereinsmeisterschaft am Adelberg bei bestem Wetter doch noch meistern können. Der im Sommer angeschaffte VW-Doppelkabiner musste sich als Shuttle-Bus bewähren und kam zumindest bei der Zuladung an seine Grenzen und beförderte die Reiselustigen ohne Murren den Berg hoch. Ein tolles Fahrzeug! Ausgeschrieben war ein Ziellandewettbewerb. Eingelagerte Schwierigkeiten wie kurze Endanflugstrecke und kleine "Heber" entpuppten sich für einige Frauen und Männer der fliegenden Zunft als eine massive Herausforderung. Die Ligapiloten Peter Jung und Joachim Torn zeigten, was auch aus einem Hauch von Thermik aus ihren Schirmen herauszuholen ist. Höher und länger war ihr persönliches Ergebnis. Die zunächst Erstplatzierten der Wertung mit gleicher Punktezahl Frank Jentzer und Ulrich Weinacht mussten sich einem Groundhandling-Duell unterziehen. Frank Jentzer konnte als Gewinner den Vereinspokal mit nach Hause nehmen. Robert Böspflug, letztjähriger Sieger, erreichte den dritten Platz. Vereinsvorsitzender Dr. Wolfgang Reuter bedankte sich bei allen Beteiligten für den reibungslosen und unfallfreien Ablauf der Meisterschaft. Gleichzeitig zeigte er sich erfreut über die gestifteten Preise der Sponsoren. Unter anderem unterstützten Advance Deutschland, Bräuninger Fluginstrumente, Charly Produkte, Flugschule Oase, Heizung Sanitär Elektro G. Petry, Independence, Nova International, Profly Team, Turnpoint, Skywalk und Südpfalz-air dieses jährliche Event der Duddefliecher mit Sachwerten oder Gutscheinen.

Südpfälzer Gleitschirmflieger
Kurt Friedemann

Start &Landetraining für Drachenflieger am Einkorn

Um die eigenen Starts und Landungen besser beurteilen zu können und Schwachstellen aufzufinden, an denen man arbeiten kann, haben sich 18 Drachenpiloten des HGC-Einkorn und der Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe am ersten Oktoberwochenende am Einkorn filmen lassen.

Dabei waren Floaterpiloten genauso vertreten wie Piloten, die einen Turmlosen fliegen. Der gerade mal 130 Meter hohe Schwäbisch Haller Hausberg Einkorn hat sich aufgrund der idealen Infrastruktur bzgl. Start- und Landegelände, Shuttlebus und auf dem Berg gelegener Gaststätte mit Seminarraum als für den Event sehr gut geeignet erweisen. Übereinstimmend haben die Teilnehmer festgestellt, dass es äußerst spannend ist, sich selbst zu beobachten und wohl Jeder hat bei der detaillierten Videoanalyse mit Standbildern und Zeitlupen durch einen Fluglehrer interessante Eigenheiten entdeckt. Der theoretische Teil mit Lehrvideo, konkreter Besprechung der einzelnen Start- und Landephasen sowie Tipps und Hinweise auf konkrete Übungen wurde zwischen den 2-3 Flügen, die die Teilnehmer am Samstag und Sonntag absolvierten, eingebaut. Bei der anschließenden Auswertung der Flüge über Beamer im Tagungsraum der Einkorngaststätte wurde festgestellt, dass das Niveau der Teilnehmer bei den beiden anspruchsvollsten Phasen des Drachenflugs insgesamt sehr gut war. Mit Freude stellten Organisator Christoph Wankmüller und die selbst teilnehmenden Vorstände Walter Hofmann (DGC Hohenlohe) und Sven Beutinger (HGC Einkorn) fest, dass die Stimmung beim Training nicht zuletzt auch aufgrund der guten Flugbedingungen an beiden Tagen stellenweise richtig ausgelassen war (besonders bei den gemeinsamen Startlaufübungen am Sonntagmorgen) und nahmen gerne das positive Feedback und den Wunsch nach einer Wiederholung entgegen. Zum Abschluss ging als Überraschung ein T-shirt für den „best Performer" an Elisabeth Thuranski.

HGC Einkorn
Christoph Wankmüller

Perfektes Flugwetter am Haller Hausberg

Pokalfliegen der Haller Drachenflieger

Traditionell Anfang September fliegen die Schwäbisch Haller Drachenpiloten des HGC-Einkorn ihren Vereinsmeister aus. Das Pokalfliegen hatte alle Facetten des Herbstwetters und des Drachenfliegens zu bieten. Der Wettkampf, an dem insgesamt 16 Piloten des Vereins teilnahmen, begann am Samstagmorgen auf dem Einkorn bei sehr durchwachsenem Wetter. Da der Startwind zunächst sehr gut passte, wurde schon um 10 Uhr mit dem ersten Durchgang begonnen. Der Sonntag hatte dann nahezu perfektes Drachenflugwetter für den Haller Hausberg Einkorn zu bieten. Mäßiger bis auffrischender Südwestwind und aufkommende Thermik bei immer freundlicher werdendem Himmel bescherten etlichen Piloten an diesem Tag lange Thermikflüge mit deutlichen Startüberhöhungen. Gewertet wurden die Dauer der Flüge und die Fähigkeit möglichst nahe am ausgelegten Punkt zu landen. Die vielen Besucher des Einkorn konnten manchmal bis zu vier Drachenpiloten gleichzeitig zuschauen, wie sie über dem Einkornturm aufdrehten und ihre Kreise zogen. Von Anfang an dominierte Rainer Rössler aus Mulfingen den Contest. Er punktete bei allen Landungen und erflog in zwei Durchgängen die volle Flugzeit, so dass ihm der Vereinsmeistertitel am Ende nicht streitig gemacht wurde. Durch konstant gute Flugleistungen erflog Matthias Lipp aus Blaufelden den zweiten Platz vor Gerhard Weber aus Kupferzell, der gleichzeitig auch bester Newcomer wurde. Bernd Mezger aus Rengershausen gelang das eigentlich Unmögliche. Mit nur zwei geflogene Durchgängen, bei denen er die Flugzeiten voll erfüllte und nahe am Punkt landete (nur 3 und 10 Meter entfernt), holte er sich den Pokal des Viertbesten vor Vereinsvorstand Sven Beutinger aus Mainhardt. Den Pokal des besten Seniors erflog sich wie im Vorjahr Eginhard Wolf aus Kirchberg.

HGC Einkorn
Christoph Wankmüller

Anzeige

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

2-Jahres Check Gleitschirm incl. Rückversand 147.- Euro
Rettung packen incl. Rückversand 28.- Euro
Komplettservice: Rettung packen und prüfen, Gleitschirm checken 165.-Euro incl. Rückversand (Versand nur in EU Länder möglich)

Floriansweg 7, 87645 Schwangau Telefon 08362-924427, Handy 0151-58540133
Gleitschirmservice@online.de

3.Lauf des Vereins-Cups des DGFC Jena

Der Jenaer Drachen- und Geleitschirmfliegerclub veranstaltet jedes Jahr einen Vereinswettbewerb, bei dem es über die Saison verteilt mehrere Durchgänge mit verschiedensten Aufgaben gibt. Nachdem der 2. Lauf mit einem Groundhandling-Wettbewerb zusammen mit dem Jenair Testival im April schon ein voller Erfolg war, konnte der 3. Lauf am Sonntag, dem 31.8.08, das Ganze nochmals toppen. Bei schönsten Bedingungen konnte dieser am heimischen Jägerberg ausgerichtet werden. Die Verantwortlichen hatten sich diesmal etwas ganz Feines ausgedacht: einen Teamwettkampf.

Es galt. mit seinem Team innerhalb eines festgelegten Zeitfensters die maximale „Airtime" zu erreichen. Dazu musste immer mindestens ein Pilot in der Luft sein. Das Flugfenster wurde auf 11:30 bis 14:30 Uhr festgelegt, als maximale Flugzeit waren also 3 Stunden zu erfliegen. Die fantastische Zahl von 20 Teilnehmern wurde in 4-er Teams zufällig verteilt und mit T-Shirts farblich markiert. Nachdem mit einem stilechten „The Window is open!" gestartet wurde, führte der anfangs schwache Wind sofort zu taktischen Überlegungen, denn man könnte ja auch mit Abgleitern und schnellem Wiederaufstieg das Zeitkonto füllen. Um die Mittagzeit lebte der Wind auf, so dass echte Flüge möglich und zeitweise bis zu 10 Piloten in der Luft waren. Am Startplatz herrschte während der gesamten Flugzeit reges Treiben, denn ab und zu sorgten einige Minuten Flaute dafür, dass die meisten fliegenden Piloten „absoffen". Um keine Flugzeit zu verlieren, musste also immer ein Teammitglied bereit stehen, um bei der nächsten Bö wieder zu starten. Solch ein Gewimmel zu Land und in der Luft hatte der Jägerberg schon lange nicht mehr gesehen! Alle Hände voll zu tun hatte auch der Zeitnehmer am Landeplatz, der noch dazu lange Zeit auf dem Trockenen saß, da sein Getränketaxi überraschende Thermik gefunden hatte und beschwingt über ihm kreiste. Am Ende hieß es nach anstrengender Rechnerei durch das Helferteam: Sieg für Team Blau mit einer kumulierten Flugzeit von 2h 21m 30s! Erstaunlich, denn gefühlt fehlten immer nur Sekunden zwischen der Landung des einen und dem Start des nächsten Piloten. Ein ganz herzliches Dankeschön geht an das Wettkampfteam Leonie Rihs und Harald Dobermann, die die Zeitnahme und Auswertung des Wettbewerbs übernahmen!

DGFC Jena
Annelie Zapfe

Fliegen im Regen mit einem Vollmylardrachen

Die diesjährige Hessenmeisterschaft im Hängegleiten fand vom 18.05. – 24.05.08 an der Emberger Alm (Kärnten) statt. Das Wetter war leider stark von einem Genuatief bestimmt und hatte daher sehr regnerisches Wetter zur Folge. Von allen kaum erwartet, wurden in der Woche doch 3 gültige Durchgänge geflogen. Im Verlauf der gestellten Aufgaben gab es immer wieder einzelne Regenschauer, die nicht immer umflogen werden konnten, wenn man ins Ziel kommen wollte. Aufgrund der Wetterprognosen hatte ich meinen Moyes Litespeed S4 eine Woche vor Wettkampfbeginn erneut mit der Nanobeschichtung von Holmenkol SealnGlide & Glaze beschichtet. Die Erstbeschichtung hatte ich in 2006 vorgenommen, war aber seit dem nicht bei Regenwetter geflogen. Bisher konnte ich nur die Effekte der Beschichtung auf besseres Einpacken, geringere Schmutzaufnahme und besseres Trocknen durch Abklopfen beschreiben. Hier hatte ich erstmals das volle Programm mit Fliegen, Kurbeln und Landen im Regen.

Die Probleme von Vollmaylardrachen im Regen sind bekannt und daher versucht jeder Regen absolut zu vermeiden. Besonders problematisch ist das Kurvenfliegen mit nassem Drachen, da die Gefahr, über den Innenflügel abzuschmieren, stark steigt. Genauso ist das beim Landen, da der Drachen eine erhöhte Minimalgeschwindigkeit zum Fliegen benötigt und so auch die Landegeschwindigkeit ansteigt. Diese negativen Effekte können zu gefährlichen Situationen besonders in Bodennähe führen. Das Verhalten bei meinem beschichteten Vollmylardrachen war ganz anders. Im Geradeausflug war vom Regen, außer dass ich nass wurde, nichts zu merken. Im Regen konnte ich sogar hochkurbeln, ohne dass ich eine Tendenz zum einseitigen Strömungsabriss feststellen konnte, die Geschwindigkeit des Drachens war normal. Das war schon sehr positiv, aber das Beste war das Landen mit dem beschichteten Drachen. Im Anflug auf die Greifenburger Landewiese hatte es großflächig begonnen zu regnen, so dass ich keine andere Wahl hatte und im Regen landen musste. Um das Risiko zu minimieren, bin ich hoch angeflogen und habe den Drachen bis zum Boden stark beschleunigt, damit möglichst viel Wasser vom Fahrtwind weggeblasen wird. Entgegen meiner Erfahrung, dass ein Vollmaylardrachen mit einer deutlich höheren Geschwindigkeit gelandet werden muss, hat sich mein Drachen annähernd wie ein trockener Drachen bei der Landung verhalten. Entsprechend war die Landung einfach problemlos. Offensichtlich hilft hier die Eigenschaft der Nanobeschichtung, dass die Wassertropfen vom Fahrwind einfacher von dem Segel geblasen werden. Den Regenschauer, der bei meiner Landung herab ging, würde ich als mittelstark bewerten. Das Interesse der anwesenden Piloten nach meiner Landung an meinem Drachen war entsprechend groß und auch Motivation für mich meine Erfahrungen aufzuschreiben. Bisherige Methoden mit Spüli sind nicht wirklich gut geeignet, das Problem des Fliegens im Regen zu lösen, da es nicht dauerhaft ist und vom Regen nach kurzer Zeit weggespült wird.

Natürlich sollte man immer vermeiden, durch Regen zu fliegen, und, wenn möglich, nicht im Regen landen. Aber wie hier geschehen, kann es passieren, dass man in einen Regenschauer gerät und da ist es gut eine dauerhafte Lösung für dieses Problem zu haben. Das Aufbringen der SealnGlide & Glaze Nanobeschichtung von Holmenkol ist einfach und bei den Kollegen im Regattasport üblich und bekannt. Man muss diese nicht extra in Erwartung von Regen aufbringen, sondern man bringt sie einmal auf und erneuert sie alle 2-3 Jahre. Für mich sind das Gründe genug, meine Drachen grundsätzlich mit SealnGlide & Glaze zu beschichten.

Matthias Jentsch

Moped geklaut

Mir wurde im Oktober 2008 am Gelände des Col Rodella-Parkplatzes in den Dolos mein altbewährter Rückholer gestohlen. Da die Dinger relativ teuer gehandelt werden, möchte ich nichts unversucht lassen, um das Gefährt wieder zu bekommen.

Es handelt sich hier um ein grünes Falt-Mokick der Marke Di Blasi, Typ R7 mit der Fahrzeug-ID-Nr 026648, Bj. 1997. Es war in der Nähe der Kletterwand am Parkplatz der Col Rodella-Bahn mit einem stabilen Fahrradschloss an einem Mast befestigt. Der Diebstahl hat sich zwischen So abend, 12.10., und Mo abend, 13.10., ereignet. Falls jemand Beobachtungen gemacht hat, wäre mir mit einer Info auf folgende Mailadresse evtl. weitergeholfen: Mopedklau@t-online.de

Alfred Brenzing

Sportbrille DUO-System

Im DHV-Info 151 wurde die Sportbrille DUO-System von Augenoptikermeister L. Widmann in Esslingen beworben. Ich habe dort eine solche incl. optischer Korrektur für meine Sehstärke gekauft. Leider musste ich feststellen, dass die Brille mit Korrektur nicht brauchbar ist. Die Korrekturgläser stehen in der Sportbrille extrem schräg, so dass es zu starken Verzerrungen kommt. Meiner Bitte, die Brille deshalb zurückzunehmen, kam Herr Widmann leider nicht nach. In seiner Rückantwort weist Herr Widman darauf hin, dass - ich zitiere - "die Optik ist vom Sehen her immer einer Normbrille unterlegen...". Hier wird ein beschränkt brauchbares Produkt verkauft, und das ganz bewusst. Die Korrekturgläser sind an sich völlig in Ordnung, wenn sie ohne die Sportbrille in korrektem Winkel vor die Augen gesetzt werden. In Verbindung mit der Sportbrille versagt dieses System. Der im DHV-Info genannte Sonderpreis wurde nicht gewährt. Der volle Preis wurde in Rechnung gestellt und eine zweite Sportbrille beigelegt. Fazit: Ich kann vom Kauf der DUO-System Sportbrille zusammen mit der optischen Korrektur nur abraten. Das Geschäftsgebaren vom Herrn Widmann ist nicht sehr kundenfreundlich. Ich bin höchst unzufrieden.. Ich habe jetzt 118,- Euro für ein untaugliches Produkt ausgegeben.

Peter Hohmann

Glück gehabt

An irgendeinem wunderbaren, sonnigen und viel versprechenden Samstag im Juni. Schon am Morgen träumt man vom einen tollen Flug, der dich in ungeahnte Höhen katapultiert und in unerwartete Fernen schickt. Lange hat man auf diesen Tag gewartet (sehr viele dieser schönen Tage gab es in diesem Jahr nicht gerade), den Starrflügler aufs Dach (Ghostbuster von Flytec) und ab in den Schwarzwald an unseren Hausberg. Einige Flugkollegen haben ihr Gerät schon aufgebaut, selber ist man somit etwas spät dran und möchte doch mit einigen zusammen fliegen.

Also schnell abgeladen, ausgepackt und aufgestellt, ein kurzer Vorflugcheck, Matte an, Messgeräte einschalten und schon steht man startbereit in der Reihe. Ich vermute, so kommt es öfters und deshalb mein Bericht. Nach einem tollen Start wird sofort Höhe gemacht, mein Flugkollege ist schon einige Kilometer weiter weg, also gleich hinterher und auf Strecke. Die nächsten 10-12 km laufen prima, immer wieder einkreisen, Höhe machen und weiter. Ich bin auf ca. 2000 m seitlich an einer prächtigen Wolke, die ständig nach oben zieht, ich merke auch ohne Vario einen kräftigen Zug nach oben und spüre einen leichten Schlag im Trapez. Sofort wird das Gerät träge und das ganze Trapez wackelt irgendwie ziemlich lose bei meinen Versuchen zu steuern. Ein Blick zurück, sofort geht eine Hand an die Rettung, ich sehe wie das linke Trapezrohr nicht mehr mit dem Zentralgelenk verbunden ist. Die Stoppmutter muss sich also gelöst haben und nur durch das ca. 4 mm Seil der einziehbaren Klappen ist noch irgendwie eine Verbindung mit dem Starrflügler vorhanden. Unter mir eine Stadt, eingebettet von Bergen, und sicher viele Hochspannungsleitungen (man sieht sie noch nicht, aber ich kenne diese Gegend), also die besten Bedingungen für eine ziemlich unkontrollierte Landung mit dem Rettungsfallschirm.

All dies jagt dir durch den Kopf, verbunden mit Angst und Panik, was kann ich in Gottes Namen nur machen. Inzwischen habe ich aber gemerkt, dass mein Fluggerät ungemein träge ist, sich trotzdem sehr vorsichtig steuern lässt. Kreise sind möglich, wenn auch in einem riesigen Radius und man muss die Kiste förmlich in die gewünschte Richtung schieben. Dies gibt, wenn überhaupt, sicher keine Punktlandung. So langsam bekomme ich eine gewisse Sicherheit zurück und ich kann ruhig und überlegt handeln, kein Gedanke daran, wann und wie ich die Rettung ziehen sollte. Ich überlege, wo und wie ich den Flieger einigermassen kontrolliert auf den Boden zurückbringe. Da gibt es nur die Möglichkeit einer Landung auf oder in der Nähe des nächstgelegenen Segelflugplatzes. Also auf zu dem nächsten ca. 10 km entfernten Notlandeplatz. Das Verrückte daran ist nur, bei dieser Bewölkung durchfliege ich einige Termikfelder und sofort geht die Hand an den Rettungsfallschirm. Endlich sehe ich den Flugplatz vor mir und entdecke vorher eine noch besser gelegene, riesige Landewiese, welche sogar noch gegen den Wind aufwärts geht. Also eine große Landevolte, volle Konzentration und ab in den Landeanflug, dieser klappt auch perfekt, sehr langsam ausgleiten, da ein Ausstoßen unmöglich ist und es gibt den langersehnten Bodenkontakt. Die Räder helfen sicher noch ein kleines Stück (hier nochmals ein Tipp - niemals ohne fliegen) und alles fällt zusammen. Ich krabble unter dem Segel hervor, setze mich neben mein Gerät und jetzt kommt erst so richtig die Panik und Angst auf, was alles hätte passieren können. Nach einer längeren Gedenkviertelstunde rufe ich einen meiner lieben Flugkollegen an, damit ich abgeholt werde und packe alles zusammen. Ein flaues Gefühl im Magen, den Kopf voller Gedanken, eine zerbrochene Landeklappe und Rippe am Gerät sind das Resultat dieser Aktion und Jeder der dies liest, sollte vor dem Abflug an diese kleine Fluggeschichte denken.

Euer Flugkollege Roland Anders

Anzeigen

DIE STARTPLATZ-BLOCKIERER

Ein Beitrag von Hans G. Isenberg

An vielbesuchten oder engen Startplätzen bleibt die gute Kinderstube einiger Gleitschirmflieger manchmal auf der Strecke. Da wird gedrängelt und gemault. Macho- mäßig auftretende Platzhirsche schüchtern die eventuell weniger routinierten Fliegerinnen ein und sorgen somit für ein Szenario, dass bei den hellhörigen Zuschauern der Eindruck entstehen kann: Gutes Benehmen ist Glücksache. Deshalb zur Einstimmung ein kleines Quiz mit fünf Szenen aus der Praxis:

FOTO: HANS G. ISENBERG

Ein Pilot fliegt unermüdlich direkt vor dem Startfenster hin und her. Ein echter Soaring-Künstler ist hier am Werk. Aber Null Chancen zum Starten für die anderen Piloten. Wie reagierst Du?

(A) Der ästhetische Anblick fasziniert mich dermaßen, dass ich locker auf einen Start in der nächsten Stunde verzichten kann.
(B) Ich packe meinen Schirm zusammen und hoffe, dass es morgen nicht so voll ist.
(C) Ich bedauere, dass ich keine Schrotflinte dabei habe.

An der Abrisskante vor dem Startplatz zieht ein Pilot seinen Schirm rückwärts auf, immer wieder und es klappt halt nicht so recht. Wie reagierst Du?

(A) Ich meine immer, auch beim Zuschauen kannst Du was lernen.
(B) Ich hoffe beim 10ten Mal wird´s schon klappen, dann kann ich raus.
(C) Mit einem perfekten Slalomlauf bringe ich meinen Schirm zum Fliegen.

Du wolltest eigentlich gleich starten. Da kommt ein ganz Schneller, wirft seinen Schirm vor Dich hin und bellt: "Bin gleich weg." Wie reagierst Du?

(A) Ich bin von so viel Entschlossenheit beeindruckt und gewähre ihm ohne Widerrede Vorflugrecht.
(B) Ich denke: Wenn jetzt nicht noch ein Zweiter kommt, ist alles o.k.
(C) Ich grinse über seinen Fehlstart, den ich mir insgeheim gewünscht hatte.

Ein Gruppe Flugschüler kommt am Startplatz an. Sofort werfen alle ihre Säcke in der vordersten Reihe auf den Boden und beginnen auszupacken. Du und weitere startklare Piloten werden ignoriert. Wie reagierst Du?

(A) Ich freue mich über den Zuwachs für unsere Fliegergemeinde und auch sehr über den ernsthaften Eifer, den sie verbreiten.
(B) Ich frage meinen Nachbarn, was er davon hält.
(C) Ich bin sauer und renne beim Start mit ordentlich Wut im Bauch über einen Schulungsschirm hinweg.

Ein toll gestylter Pilot unternimmt direkt vor unserem Startgelände mehrfache Anläufe Top zu landen. Beim dritten Anlauf klappt es schließlich. Dabei bekomme ich einen tüchtigen Stoß von ihm ab. Wie reagierst Du?

(A) Ich wünsche mir, dass ich auch mal den Mut habe, auf so einem klitzekleinen Startplatz Top zu landen.
(B) Ich bin froh, dass er mich nicht am Rücken getroffen hat, weil ich sowieso immer Rückenschmerzen habe.
(C) Ich wünsche ihm die Pest an den Hals und sage ihm, wenn er nicht gescheit Top landen kann, soll er´s einfach lassen.

AUSWERTUNG:

Fünf mal A angekreuzt:	Du bist nicht nur ein Frauen-, sondern auch ein Fliegerversteher. Deine Toleranz ist grenzenlos.
Fünf mal B angekreuzt:	Du bist noch etwas unsicher, wirst aber im Lauf der Jahre schon noch genügend Härte für die Fliegerei bekommen
Fünf mal C angekreuzt:	Vielleicht solltest Du öfter mal mit Deinen Mitpiloten über ein besseres Miteinander diskutieren. Aber sicher gehörst Du zu denen, die sich ihr schönes Hobby nicht von anderen verderben lassen wollen.

Der Startplatz ist blockiert

Hier ein paar Beispiele, die jeder langjährige Flieger kennt. Enge Startplätze werden blockiert durch den....

Platzhirsch

Unter der Woche ist er der beste Kumpel, der jedem neuen Gastflieger eine Handvoll guter Tipps fürs Obenbleiben spendiert. Am Wochenende mutiert der gleiche Mensch zum gefürchteten Platzhirsch, ein klassischer Startplatz-Blockierer. Er hockt an vorderster Front, denn der allein seligmachende Thermikeinstieg gehört ihm, und niemand sonst in der Runde, denkt sich wohl der gute Mann.

Der Mike Küng Imitator

Ein Weisheit, die nicht immer stimmt: Nur wer perfekt rückwärts starten kann, ist ein guter Flieger. Training ist angesagt, und deshalb wartet dieser Kamerad eine "Ewigkeit", obwohl vorwärts starten ein Kinderspiel wäre, da nur ein schwacher Aufwind den Hang hochstreicht. Nervtötend ist das für den Rest der Mannschaft, der vorwärts starten könnte.

Der Zaghafte

Er legt seinen Schirm genau mittig auf den besten Startplatz und verdrückt sich dann zu den anderen Fliegern, obwohl die Startbedingungen für ihn als Neueinsteiger genau richtig wären. Overall, Gurtzeug, Instrumente, alle wichtigen Utensilien ruhen noch im Sack und der Startplatz ist durch seinen Schirm belegt. So schafft man sich keine Freunde, denn erst wenn man wirklich startfertig ist, bringt man das ganze Gerödel an den Startplatz.

Die Gruppendynamiker

Wenn ganze Horden von auswärtigen Gleitschirmfliegern an einem populären Startplatz auftauchen, entsteht fast zwangsläufig Stress am Startplatz. Motto: Heute ist unsere Clubmeisterschaft. Toleranz ist von allen Beteiligten angesagt und ein entschlussfreudiger Startleiter, der die Übersicht behält und nur die wirklich startbereiten Piloten zügig in die Luft bringt.

Der selbsternannte Platzhalter

"Hier bestimme ich, was Sache ist. Zuerst meine Schüler, dann der Rest der Welt." Mit so markigen Sprüchen kann man frischgebackene Gleitschirmflieger vielleicht beeindrucken. Alte Hasen geben Kontra, denn die populären Fluggebiete in den Alpen wurden für alle Freiflieger zugelassen, und dürfen nicht als "Eigentum" eines autoritär auftretenden Fluglehrers missbraucht werden. Besonders nervig ist das Ganze, wenn dadurch einem Streckenflieger der Start "verweigert" wird, weil die Schulschirme den ganzen Startplatz bei aufkommender Thermik besetzt halten.

Fazit

An sich sollte jeder Fluglehrer seinen Schülern das richtige Benehmen am Startplatz beibringen. Oft klappt es aber nicht immer, wie diese Beispiele zeigen. Eigentlich wäre es ganz simpel: Was ich bei Aldi an der Kasse nicht darf, z.B. vordrängeln, das darf ich auch nicht beim Fliegen. Gutes Benehmen ist eben nicht nur am Startplatz gefragt.

Himmelstürmer Lahn endlich Zuhause

Beim Durchblättern eines Vereinsordners fällt mir ein Artikel über die Himmelstürmer von 1993 in die Hände. Schlagzeile: „Die heimaltlosen Himmelsstürmer - Fliegen im Asyl“. Seit 1990 besteht der Verein nun, und seit dieser Zeit suchen wir ein eigenes Vereinsgelände.

Nach Jahren der Suche und einigen Zwischenstationen auf diversen Fluggeländen wechselten wir auf einen Segelflugplatz. Aber auch dort konnten wir nicht heimisch werden. Eine viel zu hohe Gebühr und Unstimmigkeiten mit den Segelfliegern haben uns dann 2006 veranlasst, den Vertrag mit den Segelfliegern aufzulösen. Dies war eine der schwersten Entscheidungen in der Vereinsgeschichte, weil wir ab diesem Moment kein Fluggelände mehr hatten. Massenkündigungen von Vereinsmitgliedern waren die Folge. Es wurde sogar über Vereinsauflösung gesprochen. Vielleicht war es Schicksal, aber die Tatsache, kein eigenes Gelände zu haben, die massive Minimierung der Vereinsmitglieder und die Rede von Vereinsauflösung, haben den harten Kern noch mehr verschweißt und die Hoffnung wurde niemals aufgegeben.

FOTO MICHAEL FRIEDCHEN

Die Suche ging weiter und wir fanden endlich ein geeignetes Gelände in der Umgebung von Gießen. Das Gelände „Niederkleen“ gehört der Familie eines Vereinsmitgliedes. Auf der Thermikmesse 2007 in Sindelfingen wurde dann ein Zulassungsantrag an den DHV übergeben. Durch vorläufige Ablehnung der Naturschutzbehörden folgten Frustzeiten und Missstimmung. Der Frust wurde aber in Aktionismus verwandelt und hat ungeahnte Energien erzeugt. An dieser Stelle einen ganz speziellen Dank an unser Vereinsmitglied Rüdiger Sorg, der unaufhörlich recherchierte, den Kontakt zu Björn Klaassen gehalten hat und maßgeblich am späteren Erfolg beteiligt war. Er war im Verlauf der Zulassungsaktivitäten die treibende Kraft. Dann, nach einem Ortstermin mit der Naturschutzbehörde, dem Vize Landrat und dem DHV konnte endlich der Durchbruch erzielt werden.

Pfingsten 2008 war es soweit. Das Gelände wurde offiziell zugelassen. Zwar mit einigen Auflagen und vorerst nur für 2 Jahre, aber wir konnten zum ersten Mal den Schleppbetrieb auf einem „eigenen“ Gelände aufnehmen. Vielen Dank an den DHV, Björn Klaassen und Horst Barthelmes, die alles sehr unkompliziert abwickelten und unterstützen, wo es nur ging. Die Himmelsstürmer Lahn sind endlich Zuhause.

Himmelsstürmer Lahn, Michael Friedchen

Für Genusspiloten - das Hörnle kann jetzt auch von Freifliegern genutzt werden.

FOTO BJÖRN KLAASSEN

Freies Fliegen auf dem Hörnle/Bad Kohlgrub

Wo die hügelige Moränenlandschaft südlich von München in die Ammergauer Alpen übergeht, steht als erster großer Berg das „Hörnle“. Eine Gegend wie gemalt: Moorseen, Wälder und Dörfer in welliger Landschaft und weiter südlich die beginnenden Alpen. Unterhalb des Hörnle befindet sich der Markt Bad Kohlgrub. Der Flieger trifft hier auf eine aufgeschlossene Gemeinde, die das Gleitschirmfliegen aktiv unterstützt. „Fliegt bei uns und genießt die Freiheit“, lädt Bügermeister Tretter alle Piloten und Flugschulen nach Bad Kohlgrub herzlich ein.

Die Tandemflugschule aus Kochel hatte das Hörnle vor einigen Jahren zugelassen. Bedenken gab es anfangs wegen der Kühe auf dem Startplatz neben der Bergstation. Daher war das Fliegen auf Flugschulen durch den Geländehalter beschränkt. Inzwischen sind die Befürchtungen der Bauern weitgehend ausgeräumt.

Die Gemeinde Bad Kohlgrub ist nun so überzeugt vom Gleitschirmfliegen, dass sie selbst einen weiteren Startplatz beim DHV beantragt hat und dann mit Geländehalter geworden ist. Seit Frühsommer ist an der Bergwachthütte der zweite Startplatz als Alternative für die Zeit während der Viehbeweidung zugelassen. So kann das ganze Jahr über gestartet werden. Ausdrücklich wünscht die Gemeinde eine Belebung des Flugberges. Freiflieger und weitere Flugschulen sind am Hörnle willkommen.

An der Talstation erhalten die Piloten durch das Bahnpersonal alle Infos über das Fliegen am Hörnle und die gemütliche Sesselbahn transportiert Schirm und Pilot für kleines Geld die 500 Höhenmeter zum Startplatz. Oben bietet das Hörnle einen ausgezeichneten Ausblick ins Voralpenland. Nur kein Stress. Das Gelände ist thermisch nicht sehr aktiv, dafür kommen vor allem Genusspiloten auf ihre Kosten. Die Startwiese ist ideal geneigt und nach wenigen Schritten geht es in die Dritte Dimension. Der Flug hinunter nach Bad Kohlgrub ist entspannend. Ohne weiteres kann man hier ein paar Flüge am Tag machen, um zu trainieren oder einfach um Flugpraxis zu sammeln. Zwei große Landeplätze stehen zur Verfügung. Ideal: Direkt am oberen Landeplatz befindet sich der Campingplatz und in Bad Kohlgrub gibt es jede Menge weiterer Übernachtungsmöglichkeiten von der Frühstückspension bis zum Hotel. Besonders empfehlenswert ist nach der Landung die Einkehr beim Guggenbergwirt in der Nähe der Talstation. Die Piloten der Kocheler Gleitschirmfreunde treffen sich hier regelmäßig nach dem Fliegen. Legendär ist der riesige Blaubeerpfannenkuchen.

Gleitschirmfreundliche Gemeinde Bad Kohlgrub. Bürgermeister Tretter heißt alle Piloten herzlich willkommen

Björn Klaassen, Referat Flugbetrieb

Infos

Startrichtung: Nord
Höhendifferenz: 500 m
Auffahrt: Sesselbahn Bad Kohlgrub
Start- und Landegebühr: 3 Euro
Gefahren: Leewirkung durch seitlich befindlichen Wald, daher keine Seitenwindstarts.
Infos: www.kocheler-gleitschirmfreunde.de
Gemeinde Bad Kohlgrub: www.bad-kohlgrub.de
www.hoernle-pilotenclub.de
www.tandemschule.de

TESTFLÜGE IM INFO

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Gleitschirme		
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
	GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	S	Spezialgurtzeug
Drachen		
1		für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
2		für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genußvolles Fliegen vorziehen
3		für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
	E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
		Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich

DHV GS-01-1804-08

GRADIENT AVAX XC2 28

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Gradient s.r.o.
Hersteller: Gradient s.r.o.
Klassifizierung: 2-3 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95kg)	max. Fluggewicht (115kg)
Start	2	2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	2-3	2-3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	gering	gering
Frontales Einklappen	2-3	2-3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
Einseitiges Einklappen	2-3	2-3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2-3	2-3
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2-3	2-3
Trudeln aus stat. Kurvenflug	2-3	2-3
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	18
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Landung	2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2-3	2-3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2-3	2-3
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
Ohren anlegen, beschleunigt	2	2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	nicht selbständig
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

Einseitiges Einklappen unbeschl. u. beschl.: Tendenz zu Gegenklapper mit Flugbahnveränderung und anspruchsvoller Wiederöffnung.

DHV GS-01-1805-08

PARATECH P11 LIGHT XS

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG
Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten	bei min. Fluggewicht (60kg)	max. Fluggewicht (80kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	10	10
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1806-08

PARATECH P11 LIGHT SM

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG
Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (75kg)	max. Fluggewicht (100kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1807-08

PARATECH P11 LIGHT ML

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: PARATECH AG
Hersteller: PARATECH AG
Klassifizierung: 1 GH, Windenschlepp: Ja , Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (85kg)	max. Fluggewicht (110kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1808-08

GIN REBEL RACE L

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Gin Gliders Inc.
Hersteller: Gin Gliders Inc.
Klassifizierung: 2 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (100kg)	max. Fluggewicht (115kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	2	2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	12	12
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1809-08

GIN REBEL RACE M

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Gin Gliders Inc.
Hersteller: Gin Gliders Inc.,
Klassifizierung: 2 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (88kg)	max. Fluggewicht (105kg)
Start	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	1-2	1-2
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1-2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	11	11
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1-2	1-2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1810-08

GIN REBEL RACE S

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: Gin Gliders Inc.
Hersteller: Gin Gliders Inc.
Klassifizierung: 2 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (73kg)	bei max. Fluggewicht (90kg)
Start	2	2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeausflug	2	2
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurvenhandling	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
Einseitiges Einklappen	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig impulsiv
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	2	2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1-2	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	2	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1-2	1-2
Steilspirale	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	13	14
B-Stall	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	2	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Landung	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	nicht selbständig
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig schnell
Ohren anlegen, beschleunigt	2	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

Einseitiges Einklappen: Gegenklapper treten auf, die keine Richtungsänderung der Flugbahn zur Folge haben. Sehr dynamisches Verhalten!

DHV GS-01-1811-08

TEAM 5 BLUE XS

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: AIRsport 2000 GmbH
Hersteller: AIRsport 2000 GmbH
Klassifizierung: 1-2 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (55kg)	bei max. Fluggewicht (75kg)
Start	1-2	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	einfach
Geradeausflug	1	1-2
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Kurvenhandling	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1-2	1-2
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1-2
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1-2
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1-2
Steilspirale	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	9	12
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

DHV GS-01-1812-08

PRO DESIGN CUGA 60

DHV Testbericht LTF 2003
Inhaber der Musterprüfung: PRO-DESIGN, Hofbauer GmbH
Hersteller: PRO-DESIGN, Hofbauer GmbH
Klassifizierung: 1 GH, Windenschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1
Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein

Verhalten bei	min. Fluggewicht (60kg)	bei max. Fluggewicht (80kg)
Start	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geradeausflug	1	1
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandling	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitiges Überziehen	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 80 cm	spät > 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen und Gegenst.	1	1
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, symm. Ausleitung	1	1
Trudeln aus Trimmgeschw.	1	1
Trudeln aus stat. Kurvenflug	1	1
Steilspirale	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]	6	11
B-Stall	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Ohren anlegen	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landung	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (beschleunigt)	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (beschleunigt)	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Ohren anlegen, beschleunigt	1	1
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell

TOP-FLUGGEBIETE

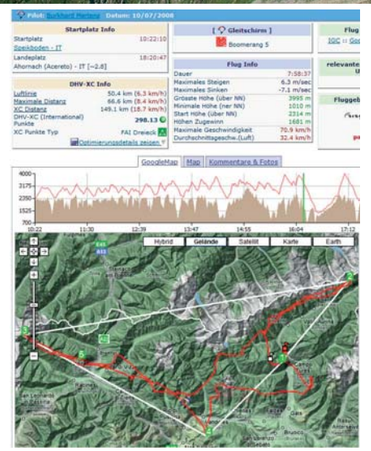
ERFOLGREICHE PILOTEN GEBEN TIPPS

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Wer könnte uns bessere Ratschläge zu Flugbergen und Fluggebieten geben, als die, die dort ihre Topflüge machen. Wir haben die Sieger des DHV-XC befragt und informative Auskünfte bekommen. Die Berichte sind zu unserer Freude und hoffentlich auch zu Eurer sehr ausführlich, darum haben wir sie aufgeteilt.

Teil 2 folgt im Info 156.

http://leonardo.thenet.gr
www.thermikwolke.de
www.gps24.de
www.hanwag.de
www.charly-produkte.de
www.brauniger.com
www.avena-uhren.de
www.gleitsegelwetter.info



Mein Dreieck im DHV-XC

Burkhard Martens
Deutscher Meister
Gleitschirmfliegen,
offene Klasse (DHV-XC)

1. Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?

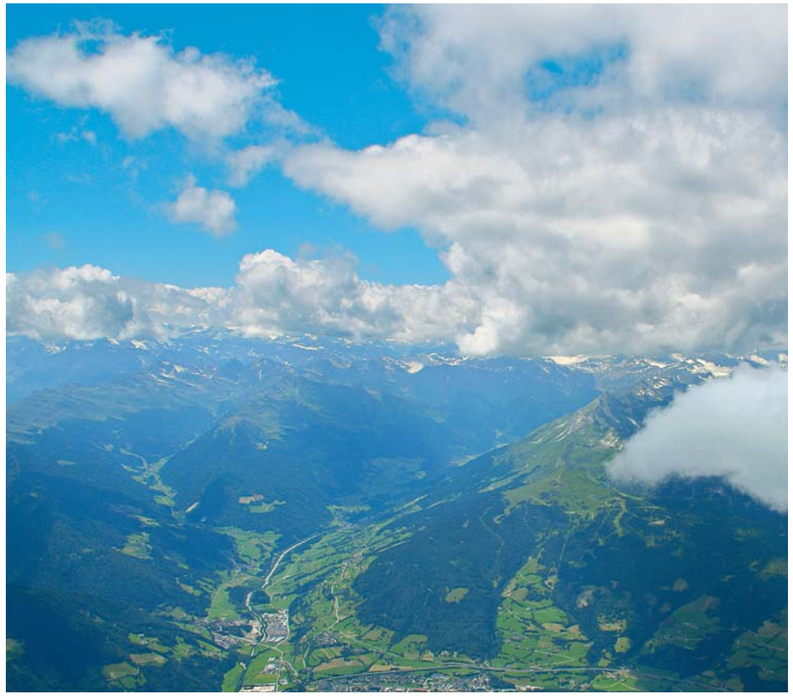
Als ich vor einigen Jahren von Kurt Eders großen Flügen vom Speikboden las, hat es mich gereizt, das Gebiet anzuschauen. Ich kenne das Pustertal, insbesondere Sillian schon sehr lange und wusste daher schon um die herausragenden Flugbedingungen. Sillian selbst ist aber nicht gut geeignet um FAI Dreiecke zu fliegen, dort gehen besser die kleinen bis ganz großen flachen Dreiecke. Da FAI-Dreiecke für mich aber die Königsdisziplin beim Streckenfliegen darstellt, wollte ich es unbedingt kennen lernen.
Als ich das erste Mal im Frühjahr oben stand, war ich beeindruckt. Fast 1.600 Höhenmeter stehen zur Thermiksuche zur Verfügung. Es war eine recht stabile Wetterlage und ich konnte trotzdem das Ahrntal auf und abfliegen, fast nirgends ging es thermisch an diesem Wochenende. Wenn es überall schwache Thermik hat, gehen am Speikboden trotzdem noch ordentliche Ablösungen hoch. Der lange Hang erzeugt einen starken adiabatischen Hangaufwind. Da ich gerne lange und große Strecken fliege, ist eine frühe Startzeit von großem Vorteil, hier kann man an guten Tagen ab kurz nach 10.00 Uhr mit zuverlässiger Thermik rechnen. Ein Vorteil der Dreiecke vom Speikboden besteht auch darin, dass man im Zentrum des Dreiecks startet, dass heißt man ist auch bei ganz großen Aufgaben nicht ewig weit vom Auto entfernt, wenn man irgendwo mal absäuft. Landschaftlich ist Südtirol sowieso ein Traum, alles zusammen genommen ist es für mich eins der besten und schönsten Streckenflugreviere der Alpen und die Anfahrtszeit vom Isartal liegt unter drei Stunden, da fahre ich auch mal für 2 oder drei Tage hin. Fiesch ist mir dafür viel zu weit. Ich möchte ja viel fliegen und nicht ewig Auto fahren.

2. Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?

Hochdrucklagen mit wenig Wind sind mit Abstand am besten geeignet, wie übrigens fast überall in den Bergen. Dann kann man bei hoher Basis eigentlich überall hin fliegen. Durch die Nähe zum Alpenhauptkamm ist die Basis nachmittags oft ausgesprochen hoch. Durch diese Nähe ist das Gebiet allerdings auch nordwindanfällig, bockige gefährliche Leethermik ist zu erwarten. Ostlagen gefallen mir auch nicht, weil dann der Talwind im Pustertal bei Bruneck aus Osten (entgegen der normalen Richtung) unangenehm stark werden kann. Geeignet sind West- und Südlagen, wobei bei Südwind meistens die Basis tief ist und man dann eher flache Dreiecke das Pustertal hoch und runter fliegen kann. Februar und März sind zum Einfliegen gut, dabei kann man schon 100er Aufgaben fliegen. Ab April warm anziehen, bis September können riesige Aufgaben angegangen werden. Die beste Zeit ist sicherlich Mai bis Juli und teilweise August.

3. Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?

Da der Speikboden nicht mein Hausberg ist, fahre ich nur hin, wenn für mindestens zwei Tage gute Bedingungen vorausgesagt sind. Da nutze ich in der Regel die Segelflugvorhersagen, hier Austrocontrol für Nordalpen und Südalpen sowie den Alptherm für das Gebiet. Zusätzlich nutze ich das in meinen Augen



super Angebot von www.Gleitsegelwetter.de. Für mich ist der Speikboden ideal als FAI-Dreiecksgebiet. Deshalb plane ich da nichts anderes. Sollte ich in der Luft feststellen, dass das nicht klappt, sind natürlich auch flache Dreiecke oder freie Strecken drin, aber wie gesagt, das entscheide ich erst in der Luft.

4. Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?

Kurt Eder hat hier schon oft Maßstäbe gesetzt. Als ich ihn letztes Mal am 10 Juli traf, flog er seine Standardroute zuerst nach Sterzing, dann in die Dolomiten und abends ins Ahrntal. Ich fragte ihn, warum er nicht zuerst in das südöstlich ausgerichtete Ahrntal und dann auf die Südwestflanken Richtung Sterzing fliegt. Für mich ist das logischer von der Streckenplanung. Er sagte, dass die Dolomiten gerne nachmittags zumachen (Überentwicklungen oder riesigste Schattengebiete durch zu große Wolken) und, dass es beim Einflug über Rodeneck/Lüsen gerne windig wird. Ah ha, interessant; da aber anfangs die Basis im Pustertal sehr tief und im Ahrntal schon hoch war, entschloss ich mich trotzdem für meine Planung. Außerdem hat Kurt gesagt, dass er eh lieber alleine fliegt. Ich bin dann auf dem Weg zum dritten Wendepunkt tatsächlich bei Rodeneck in dermaßen starken südlichen Etschtalwind gekommen, dass ich umdrehen musste. Es hat zwar für ein knappes 150er Dreieck gereicht, allerdings stand auf Kurts Kilometerzähler 213 Kilometer, wobei er abends über den Nordwestflanken des Ahrntals bis zum Alpenhauptkamm geflogen ist, seine Maximalhöhe war 4.584 m. Meine zukünftigen Dreiecksversuche sind aus dieser Erfahrung heraus klar vorgegeben. Die Größe der Aufgabe, das heißt, wann ich umdrehe, um zum nächsten Wendepunkt zu fliegen, entscheide ich in der Luft anhand der Tagesqualität. Geht es schnell voran, werden die Schenkel groß gemacht, dümple ich oft unten rum, drehe ich früher um.

5. Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „Crux" in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?

Das ist zum Teil schon in Frage 4 erwähnt. Weitere kleine Knackpunkte sind als Erstes der Überflug ins Pustertal, um dann den Bergen Richtung Sterzing zu folgen. Man fliegt sicherheitshalber, wenn die Basis nicht extrem hoch ist, zuerst Richtung Bruneck, um dann über die Südostflanke bei Pfalzen auf die Südflanken des Pustertals zu kommen. Fliegt man direkt Richtung Sterzing, könnte es sein, dass man nicht über die Bergkette kommt und so plötzlich vor thermischen toten Nordflanken ist.
Beim Weiterflug Richtung Sterzing kann man schnell fliegen, sinkt man runter, schiebt einen der Talwind. Bei Rückflug muss man defensiver fliegen, um nicht in den Südwind zu kommen. Dann kommt die weite Querung Richtung Dolomiten über das windige Rodeneck. Je früher, umso schwächer der Talwind. Da die Thermik dort oft verblasen ist, muss man sich tief fliegend, teilweise soarend, weiter nach Lüsen vorarbeiten. Am Talschluss sollte dann spätestens die Thermik wieder durchziehen. Um die verschiedenen Routen Richtung Dolomiten kennen zu lernen, kann ich nur empfehlen, sich viele IGC-Files (von Kurt und weiteren Piloten, die da häufig fliegen) genau anzuschauen. Man findet sie im DHV-XC und XContest. Der Rückflug über den Kronplatz bei Bruneck ins Ahrntal ist dagegen wieder leichter. Die Basis ist um diese Uhrzeit deutlich angestiegen und man fliegt über die sonnenbeschienenen Westflanken an Sand in Taufers vorbei.

6. Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?

Nie tief ins Talwindlee kommen, bei Rodeneck ist es gerne windig, das heißt, im Lee entsprechend gefährlich. Immer so fliegen, dass man einen Landeplatz in Reichweite hat.

7. Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?

Vielleicht das Geheimnis der Streckenfliegerei? Das mit großem Abstand Wichtigste, um erfolgreich Strecke zu fliegen ist, am Anfang hoch fliegen und nochmal hoch. OK, das hört sich einfach an, aber es ist wirklich so. Wer nicht hoch kommt, sollte nicht weiter fliegen, dadurch kommt man noch tiefer und es wird immer schwieriger. Natürlich gibt es Ausnahmen, wie z.B. das tiefe Weitersoaren bei Rodeneck nach Lüsen, aber das sind wirklich Ausnahmen. Die meisten Piloten stehen früh, weil sie zu ungeduldig sind, wenn sie die Thermik verlieren und tief weiter fliegen oder denken, das reicht schon. Besser so hoch, wie es geht, bzw. erlaubt ist.

FOTOS BERTHOLD MEIER, REGINA GLAS

Berthold Meier

Deutscher Meister bei den Starren (DHV-XC)

Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?
An Pfingsten diesen Jahres war ich zum ersten Mal in Kössen zum Fliegen. Warum ausgerechnet Kössen? Am 9.5.08 brachten wir unseren Sohn vom Schwarzwald nach München, weil er von dort aus mit seiner Tante in den Urlaub fuhr. Wir hatten zum ersten Mal wieder Urlaub ohne Kind. Ich erhielt im Vorfeld von meiner Frau den Auftrag, für diesen Urlaub ein Fluggebiet zwischen München und Salzburg zu wählen. Es sollte nicht nur Streckenflugqualitäten haben, sondern auch für sie als Genussgleitschirmfliegerin geeignet sein. So fiel unsere Wahl auf Kössen. Folgendes lernte ich an Kössen besonders schätzen:
Herrliche Landschaft; klasse Infrastruktur; sehr schöner Campingplatz; Seilbahn mit hilfsbereitem und sehr freundlichem Personal; einfache Startplätze für W-, N- und O-Wind; es sind Frühstarts vor 11 Uhr möglich; aber auch abends im bayerischen Wind kann bis Sonnenuntergang geflogen werden; idealer Ausgangspunkt für große Dreiecksflüge Richtung Alpenhauptkamm. Nicht zu vergessen, das Landebier und die tolle Stimmung an Sepp Himbergers Fliegerbar am Landeplatz. Kössen, ich komme wieder!
Darf ich Euch noch kurz meinen Heimatberg, den Eichberg vorstellen?
Er ist ein ganz besonderer Flugberg. Von dort aus startet ich meine Deutschlandflüge. Der Eichberg liegt bei Donaueschingen und bietet bescheidene 280 m Höhendifferenz. Er ist jedoch thermisch sehr ergiebig. Seine besondere Form und der vom Wind geschützte Startplatz lässt Drachenstarts bei allen Windrichtungen zu. Bei östlichen Winden geht es ab in den Schwarzwald, bei südwestlicher Richtung auf die Schwäbische Alb. Beides nur 25 km entfernt. Jedes Jahr werden von dort mehrere Dreiecke um die 200 Kilometer erflogen. Selbst Schweizer Piloten kommen regelmäßig, um Punkte für den CCC-Cup zu sammeln. Der Bergrekord liegt seit diesem Jahr bei einem 240 km FAI-Dreieck. Gastflieger sind herzlich willkommen. Gerne gebe ich interessierten Drachenflieger mehr Infos. E-Mail: bertold@t-online.de

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?
Ich kenne das Unterberghorn nur von meinen 5 Flügen von 10.5. bis 14.5.2008. Das waren die absoluten Hammertage. So geniale Flugbedingungen habe ich in meinen 15 Fliegerjahren noch nicht erlebt. Oder noch nie genutzt? Generell müsste jedoch Mai/Juni die besten Jahreszeit sein. Dann ist auch auf der Alpennordseite schon viel Schnee geschmolzen. Die Sonne hat Kraft und die Luft ist noch relativ kühl und frisch. Es war schwachwindig. Und es herrschte die für uns Flieger vorteilhaft Wetterlage eines Omega-Hochs, mit östlicher Windrichtung. Südwind wäre für das Heimfliegen von Vorteil, könnte aber einen frühen Start vereiteln, da es am Unterberghorn keinen Startplatz für Südwind gibt.

Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?

Das wird Euch jetzt wahrscheinlich schocken. Ich war mit dem Wohnmobil in Kössen und hatte außer dem Autoradio keine Möglichkeit vor Ort Wetterinfos einzuholen. Auch hatte ich ehrlich gesagt kaum Zeit, mich um das Wetter zu kümmern. 9 Uhr aufstehen, dann Frühstück, 10.00 Uhr zur Bahn, 11.00 Uhr Start, 8 Std. fliegen, Drachen abbauen, Landebier, essen, schlafen.
Kurz gesagt, ich war in Kössen, hatte meinen Atos dabei und es war Flugwetter. Also flog ich. Das Wolkenbild und der Wind am Flugtag sind manchmal zuverlässiger als die Wetterprognose am Tag zuvor. Dass es ganz gut werden könnte, entnahm ich 2 Tage zuvor der Homepage von www.schaenissoaring.ch. Hans Peter Geier, ein Segelflieger, gibt dort Streckenflugprognosen ab. Auch finde ich die Wetterlinkssammlung vom DHV sehr hilfreich. Vom DHV-XC war mir bekannt, dass die meisten Flüge zum Wilden Kaiser, dann Richtung Süden in den Pinzgau, den Pinzgau entlang nach Osten und dann wieder Richtung Heimat führen. Das war dann auch mein grober Plan.

Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?
Ich versuche generell FAI-Dreiecke zu fliegen. Wenn Gelände oder Wind dafür ungünstig sind, ist meine zweite Wahl das flache Dreieck. Seit ich Atos fliege, (seit 2000) versuche ich Oneways zu vermeiden. Den Rückholaufwand möchte ich für meine Frau und meine Kumpels damit minimieren. Zwar fehlen jetzt die abenteuerlichen Geschichten von Außenlandungen und nächtlichen Rückholaktionen, aber Zuhause einschweben hat auch was. Wie groß ein FAI-Dreieck dann wirklich wird, ergibt sich erst beim Fliegen. Das hängt von meiner Durchschnittsgeschwindigkeit ab. An einem guten Tag im Mai rechne ich mit 8 Std. Flugzeit. So fliege ich dann ca. 2,5 Stunden auf dem ersten Schenkel. Wenn in Flugrichtung bei der ersten Wende super Wolken stehen, auch noch etwas länger. Das sind geschenkte Kilometer. Dann 120-Wende

und das gleiche Spiel auf dem 2. Schenkel. Den dritten Schenkel beginne ich lieber rechtzeitig, um auch nach Hause zu kommen. Komme ich zu hoch daheim an, dann kann ich das Dreieck ja noch vergrößern. Ich habe im Traum nicht daran gedacht, hier in Kössen über 300 Kilometer weit zu fliegen. Am ersten Tag flog ich 250 Kilometer, trotz einstündigem Hänger. Erst nach diesem Flug war mir klar, dass mit ein bisschen Glück auch die 300 Kilometer möglich sein müssten.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „Crux" in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?
Was soll ich dazu sagen? Der Gerlospass? Der Bayrische Wind beim Heimfliegen? Ich habe Kössen bei wirklich super Flugbedingungen kennengelernt. Weder Gerlospass noch der Bayrische Wind haben mir ernsthafte Probleme bereitet. Vielleicht müsstest Du da mal den Raumauf Toni fragen. Mein Tipp: „Versucht möglichst hoch zu fliegen und nehmt für lange Gleitstücke das Gas ein bisschen raus." Für mich war es das Aufspüren der Thermik nach den Talsprüngen vom Wilden Kaiser Richtung Pinzgau, nicht ganz ein-fach. Da haben mich die Lokal-Flexis vom Hochfelln „nass" gemacht.

Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?
Das größte Sicherheitsrisiko sehe ich im Pinzgau. Auf dieser Rennstrecke sind an solchen Tagen Dutzende Textilflieger und Segler unterwegs. Da hatte ich als Einziges ein ungutes Gefühl. Um Kollisionen zu verhindern, sollten alle Piloten den Luftraum besonders gut beobachten. Die Silhouette eines Segelflugzeuges ist so schwer zu erkennen. Die vielen Schneefelder im Frühling tragen ihr übriges dazu bei. Man unterschätzt gerne die Geschwindigkeit von Segelfliegern.

Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?
Dir, Sepp, wahrscheinlich nicht. Du bist ja schon geflogen, da habe ich noch Spielzeugdrachen steigen lassen.
Für manche anderen: Ich finde die Bücher von Burkard Martens sehr lehrreich. Wendet nicht zuviel Zeit für die Flugplanung auf. Geht einfach fliegen. Schärft Eure Sinne. Das geht beim Fliegen besser als am PC. Es macht wenig Sinn 30, Thermikpunkte in das GPS zu hämmern, um diese dann abfliegen zu wollen. Jeder Tag ist anders und erfordert neue Entscheidungen. Viel fliegen lehrt Euch die richtigen Entscheidungen zu treffen.
Erfolg ist die Summe richtiger Entscheidungen.
Im Flachland und Mittelgebirge: Den 1. Schenkel immer mit dem Wind. Ich halte es wie Burkard Martens. Möglichst hoch fliegen. Absaufrisiko minimieren. Wer lange fliegt, fliegt weit. Wer lange fliegt sammelt viel Erfahrung.

Flieger-Bonus

Mit der Schladming-Dachstein Sommercard ist deine Paragleiter-Ausbildung/dein Flugurlaub in Österreich preiswerter als je zuvor. Als Gast im Sommercard-Partnerhotel/pension **sparst du dir alle Seilbahngebühren!**

Folgende »Alles inklusive Freizeiteinrichtungen« sind für dich und deine Familie/Begleitung mit der Sommercard **kostenlos** benutzbar: Dachsteingletscherbahn, Berg- und Seilbahnen, Hallenbäder, Freibäder und Badeseen, Mautstraßen, Wander- und Linienbusse, Klammerlebnisse, Museen, Kinder- und Familienprogramme, Freizeit- und Wandererlebnisse.
Details unter:
www.aufwind.at

Ausbildung
Fliegen in den Bergen!
Wettergarantie durch 2 Standorte. Günstige »All inklusive Angebote«

Flugreisen und Sicherheitstraining
DHV anerkannt!

Flugschule Aufwind: Eine Familie – Ein Team – Freude am Fliegen!

Flugschule Aufwind • www.aufwind.at
T +43(0)3687/81880 oder 82568 · Österreich

Jochen Zeyher

Sieger Deutschland-Pokal bei den Starren (DHV-XC)

Warum fliegst du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?

Ich habe das Glück, in unmittelbarer Nähe zu meinem Hausberg, dem 1.200 m hohen Kandel, zu wohnen und zu arbeiten. In 25 min überwindet mein Auto bequem die Höhendifferenz von 900 Metern von meiner Haustür bis zur Startrampe, „meine“ Landewiese ist gerade mal 2 Steinwürfe von „sweet home“ entfernt. Doch nicht genug der Bequemlichkeit, gegen einen geringen Obulus steht häufig der inzwischen flügge gewordene Nachwuchs zur Verfügung, wenn's ums Auto runterfahren oder Rückholaktionen bei den leider unvermeidlichen Außenlandungen geht. Das Jagdrevier ist der 150 km lange Schwarzwald, der sich mit bis zu 1.500 m hohen Erhebungen von Nord (Höhe Stuttgart-Karlsruhe) nach Süden an die Schweizer Grenze erstreckt. Nach Westen hin fällt er ins ca. 200 m hohe Rheintal ab, nach Osten schließt sich eine Art Hochebene an, die 700 m hohe Baar. Mit etwa 30 km Breite taugt der Schwarzwald noch nicht für ein vernünftiges FAI-Dreieck, dafür muss man die bisweilen unergiebige Baar mit ebenfalls 30 km Breite überwinden, gelangt dann an den Trauf der Schwäbischen Alb, wo man in der Regel mit guter Thermik bei hoher Basis freundlichst empfangen wird.
Die Fliegerei auf der hügeligen Alb ist dank der offenen Landschaft mit vielen Landemöglichkeiten sehr entspannt, sieht man mal von den leichten Verkrampfungen angesichts drohender Außenlandungen, verbunden mit erheblichen Rückholaktionen, ab.
Im Schwarzwald dagegen gibt es ausgedehnte Waldflächen, nur hin und wieder von einem romantischen Tälchen unterbrochen. Da sich bei den Gleitwinkeln der heutigen Geräte die nächste Landemöglichkeit auch mal außerhalb der Sichtweite befinden kann, ist eine gewisse Ortskenntnis bzw. GPS-Programmierung unerlässlich.
Alles in allem, ein höchst abwechslungsreiches, durchaus anspruchsvolles Fluggebiet, bei dem kein Flug wie der andere verläuft. Und das Potential ist noch lange nicht ausgeschöpft, das 300er FAI-Dreieck wird an einem Hammertag garantiert mal geknackt.

FOTOS JOCHEN ZEYHER

Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?

Beim Durchforsten meiner eigenen Statistik konnte ich keine besondere Präferenz für einen bestimmten Monat feststellen: Es geht los Ende April und zieht sich bis Ende August. Die letzten 2 Jahre zeigten sich die eigentlichen Sommermonate Juli/August auffällig schwach, hoffentlich wird kein Trend daraus.
Zum Starten braucht man Wind aus westlichen Richtungen, aber auch bei schwachen Ostlagen sorgt oft thermischer Windschatten für einen sicheren Start. Ist auch gut so, denn diese Wetterlage ist absolut Spitze für gute Thermik mit hoher Basis und der Ostwind schiebt einen des Abends über den Schwarzwald ins heimatliche Ziel, da kommen schon mal 30 km Endanflug zusammen.
Auch die NNW-Lagen, oft verbunden mit 4 und mehr Achteln dicker Quellwolken, sind nicht zu verachten, wenn gleich die Basis meist tief ist.
Die klassische SW-Lage, früher eigentlich normal, ist nach meinem Empfinden nicht mehr so dominant. Sie geht zwar öfters mit etwas mehr Wind einher, manchmal, bei weniger Wind, ist auch richtiges Hammerwetter drin.
Blauthermik ist ein ziemliches Handicap, mir ist da noch nicht viel gelungen.

Welche Info nutzt du, um die Wetterentwicklung vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?

Neben dem Klassiker des DWD, dem Segelflugwetterbericht, ist der Schweizer Alptherm mit Lokalvorhersagen für Schwarzwald und Schwäbische Alb eine wichtige Informationsquelle. Dieses Jahr habe ich mir noch zusätzlich für 12 Euro den xcskies geleistet, mit dem Vorteil einer 3-Tage-Vorhersage. Mixt man diese Quellen mit einem Blick aus dem Fenster, kommt man auf eine Trefferquote, von sagen wir mal 70%, immerhin.
Das wahre Wetter fühlt man bekanntlich erst nach dem Start, weshalb für die einheimischen Routiniers eine Flugplanung vor Ort entfällt. Alle Optionen sind gedanklich vorgeprüft und gespeichert.

Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?

Das online-XC-Fliegen macht die Adaption der Aufgabe an das Wettergeschehen, das sich während eines Tages ja auch grundlegend verändern kann, jederzeit möglich. Grundsätzlich reizen mich, nicht nur aus Bequemlichkeit, geschlossene Aufgaben, idealerweise FAI-Dreiecke. Es geht nichts über einen abendlichen home-run. One-way macht nur bei Wind Sinn, und da wird's im Schwarzwald schnell ziemlich ungemütlich.
Für die Gleitschirmflieger im Schwarzwald ist es daher schwierig, im XC ordentlich zu punkten, ist doch der Faktor 1.5 für freie Strecke hoffnungslos überbewertet. Da sind die Flachlandkollegen, die sich mit dem Wind verblasen lassen, klar im Vorteil.
Hat man erstmal den Startbart erklommen, gibt es eigentlich nur 2 Möglichkeiten: Entweder man fliegt nach Norden das Elztal entlang, quert das Kinzigtal und steuert das gleitschirmbekannte Oppenau an, wo man dann bei weniger guten Bedingungen nach ca. 40 km den ersten Wendepunkt setzen kann. Das klingt bescheiden, lässt aber immer noch Platz für ein stattliches 250 km FAI-Dreieck. Sind die Bedingungen gut und der Uhrzeiger noch vor 13:30, fliegt man noch 20 km weiter über Baiersbronn hinaus.
Oder man nimmt zuerst Kurs Richtung Osten, dafür sollte dann die Basis schon in Richtung 2.000 m gehen. Um die Chance auf ein 250er zu wahren, muß man erstmal knapp 50 km bis ans Klippeneck fliegen, wenn's gut läuft, fliegt man das Donautal entlang bis zum Kloster Beuron.
Beiden Dreiecksvarianten gemein ist die Ausbaufähigkeit in Richtung Süden, etwa zum Hochblauen, in den Abendstunden. Das heißt lediglich, der mittlere Schenkel muß die dem anvisierten Dreieck entsprechende Mindestlänge haben, bei einem 250er sind das z.B. 70 km.

Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welches ist die größte Crux in diesem Fluggebiet und was ist dein Tipp dazu?

Es fängt schon an beim Start. Vor 12 Uhr sollte man starten, will man den Tag ganz nutzen. Aber da gibt es keine Gleitis, die erste Aufwindbläschen markieren, das muss man schon selber tun. Hat man auf der Südseite ein Bärtchen gefunden, beschert es nicht selten nur wenige Meter Startüberhöhung, mit welchen man sich auf die hochgelegene Ostseite des Kandels mogeln kann, wo man unmittelbar Steigen finden oder abdrehen muss, um das Spielchen zu wiederholen. Tricky ist meist auch die Überquerung der Baar, die keine prägnanten Geländemerkmale aufweist, die auf eine Thermikquelle hinweisen würden. Ich orientiere mich daher hauptsächlich nach der Wolkenbildung und versuche hoch zu bleiben. Kommt man tief, ist Intuition gefragt, die ist bekanntlich schwer vermittelbar. Als schwere Hürde hat sich bisweilen die abendliche Überquerung des Schwarzwalds zurück nach Westen erwiesen: Entweder er blaut auf oder er macht zu, in beiden Fällen kommt die Thermik zum Erliegen. Da heißt es, die letzte Tankstelle maximal zu nutzen, und mit bis in die Zehenspitzen angespannten Muskeln ins Simonswäldertal oder gar ins Glottertal zu schleichen und so nochmal 1.000 Höhenmeter abzugleiten.

Auf was muß man aus Sicherheitsgründen besonders achten?

Wie schon erwähnt, Wind kann im Schwarzwald unangenehm werden, speziell, wenn er mit starker Thermik gepaart ist. Das gilt natürlich generell für bergige Fluggebiete, ist hier aber ausgeprägter als anderswo.
Ansonsten sind bei ausgedehnten Flügen die Kontrollzonen Basel, Zürich und Stuttgart zu beachten, auf den FL100-Deckel muss man leider selten aufpassen.
Ich persönlich fühle mich im heimischen Revier besonders sicher, das geht vermutlich jedem so, Heimat eben.

Kannst du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?

Zwei Dinge gilt es zu beherzigen: Nicht aufgeben, solange noch eine sichere Landemöglichkeit erreichbar ist, man kann auch aus wenigen Metern über Grund wieder aufsteigen und noch einen Riesenflug abliefern. Und zweitens, den richtigen Rhythmus finden, dosiert Gas geben und die vielen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten. Der Streckenflieger wird reich entlohnt mit sensationellen Flugeindrücken in einer abwechslungsreichen Landschaft mit ebenso kontrastreichen thermischen Bedingungen.

Anzeige

PREDIGTSTUHL

Stefan Wiebel

Deutscher Meister in der Tandem-Wertung DHV-XC

1. Warum fliegst Du gerne in diesem Gebiet und was zeichnet es aus?
Neben Zwieselalm und Mittelstaufen zählt der Predigtstuhl zu meinem Hausberg, wo ich gewerblich Tandemflüge anbiete. Mit dem Fahrrad erreiche ich in weniger als 10 Minuten die Talstation. Vom Landeplatz aus gehe ich nur 200 m in meine Wohnung. Bei stärkerem Ostwind ist oft stundenlanges Soaren bis Sonnenuntergang möglich.

2. Welche Jahreszeit, Wetterlage und Windrichtungen sind besonders geeignet?
Eine Hochdrucklage evtl. leicht labil und allgemein schwachwindig in der Höhe wäre ideal. Beste Jahreszeit ist Frühjahr bis Frühsommer von April bis max. Anfang Juli.

3. Welche Infos benutzt Du, um die Wetterentwicklung dort vorauszusehen und für die Flugplanung vor Ort?
Meistens bin ich im DHV Wetter drin als auch bei Austrocontrol Salzburg (Alptherm). Die Wetterstation incl. Webcam Gaisberg bei Salzburg ist oftmals nützlich.

4. Nach welchen Kriterien entscheidest Du die Flugaufgabe des Tages?
Das Hauptkriterium ist die Windgeschwindigkeit in der Höhe. Die letzten Entscheidungen fällen wir (ich und meine langjährige Lebenspartnerin und Copilotin) grundsätzlich erst in der Luft bei genügend Arbeitshöhe und akzeptabler Vorwärtsfahrt.

5. Jede Streckenflugaufgabe hat seine Schlüsselstellen. Welche ist die größte „Crux" in diesem Fluggebiet und was ist Dein Tipp dazu?
Bei großer Ausgangshöhe vom Hochschlegel aus in Richtung Südwest wird meistens über die Reiteralpe geflogen. Vorsicht! Unter der Woche Bundeswehrsperrgebiet. Kann aber telefonisch geregelt werden. Eine Schlüsselstelle ist der große Talsprung über Lofer zum Grubhörndl. Weiter in Richtung Steinplatte, wo man auf die Rennstrecke ins Pinzgau vom Hochfelln stößt.

6. Auf was muss man aus Sicherheitsgründen besonders achten?
Die Oststartplätze am Predigtstuhl sind nicht für Anfänger geeignet und somit nur für geübte Flieger empfehlenswert. Der oftmals starke Talwind aus Osten sollte trotz großer Landewiese nicht unterschätzt werden (bockig!).

7. Kannst Du uns noch einen besonderen Ratschlag geben?
Der eigentlich bessere Streckenflugstartplatz befindet sich gegenüber vom Predigtstuhl an der Zwieselalm (1400 m), bei Windrichtungen SO/SW. Allerdings ist dieser Startplatz nur zu Fuß zu erreichen. Kürzester Anstieg über Weißbach an der Alpenstraße/ Jochberg, ca. 1 1/2 Stunden Gehzeit.

FLUGGEBIET PREDIGTSTUHL IN BAD REICHENHALL

Allgemeine Angaben:
Höhendifferenz: 1050 m; Startrichtung: O/NO u. W; Koordinaten: N 47 °41´30"O 12°53´0"; Predigtstuhlbahn Tel 08651/2127, Südtirolerplatz 1, 83435 Bad Reichenhall, ortsansässiger Gleitschirmclub Albatros.
Der Predigtstuhl (1610 m) gehört zum Massiv des Lattengebirges. Erreicht wird dieses Ausflugsziel mit der ältesten, noch in Betrieb befindlichen Bahn Deutschlands. Seit 1928 wurde an der Technik der Bahn nichts Wesentliches verändert. Näheres über die Bergbahn siehe Homepage www.predigtstuhl-bahn.de.

Startplätze:
Der Startplatz Schlegelmülde (Startrichtung NO) ist in 10 Minuten Gehzeit von der Bergstation zu erreichen. Dieser Startplatz ist eher den Drachenfliegern vorbehalten, da es sich um ein klippenartiges Gelände handelt. Der kurze Startplatz wird nach hinten durch einen Sessellift begrenzt und fällt nach vorne steil ab in das Alpgartental. Das Abheben hier ist nur geübten Piloten vorbehalten. Besser geeignet für den Gleitschirmflieger ist der Startplatz Hochschlegel (Startrichtung West). Der Weg führt entlang der Lifttrasse zum Hochschlegel (1688 m) und ist zu Fuß in 15 Minuten von der Schlegmulde aus zu erreichen. Von den Startplätzen aus besteht zu keinem der Landeplätze eine direkte Sichtverbindung.
Zwei Flugrouten stehen zur Auswahl:
Vatiante 1: gleich nach dem Start nach rechts abdrehen über die Seile des Sesselliftes und der Schlegelmulde ins Tal hinaus zum Landeplatz (Lee bei starkem Westwind!).
Variante 2: nach dem Start geradeaus, dann an der Westseite des Hotelhangs (links der Bergstation) vorbei und mit genügend Höhe über den Saalachsee und der Bürgermeisterhöhe zur Weitwiese.
Es gibt Abmachungen mit dem bayerischen Forstamt, die unbedingt eingehalten werden müssen. So darf die Süd-Westseite des Hochschlegels wegen der dort brütenden Vögel nur mit einer Höhe von mindestens 150 m überflogen werden. So wie das gesamte Reichenhaller Tal ist auch der Startplatz Hochschlegel ostwindanfällig.
Thermische Möglichkeiten findet man nach dem Start am leichtesten an den Südwesthängen des Hochschlegels oder am Gipfel des Predigtstuhl (Hotelhang) sowie in östlicher Richtung am Dreisesselberg (Madonna).
Das Lattengebirge ist kein typisches Streckenfluggebiet. Dennoch sind schon einige beachtliche Strecken geflogen worden, wie z.B. in die Steiermark, mehrmals ins Pinzgau und über den Alpenhauptkamm.

Landeplatz:
Landeplatz Weitwiese, Ortsteil Karlstein, groß und hindernisfrei. Ein Windsack ist im Baum angebracht. Der Landebereich liegt zwischen der Weggabelung. An thermisch aktiven Tagen ist meist mit Ostwind zu rechnen. Der Predigtstuhl ist durch seine komplizierten Windbedingungen und den schwierigen Startplätzen eher nur für erfahrene Piloten geeignet. Gastpiloten sollten dies bei der Wahl des Fluggebietes berücksichtigen. Die Pacht und der Unterhalt des Fluggebietes wird von den Beiträgen der Mitglieder des Gleitschirmclubs Albatros finanziert. Diverse Start- oder Landegebühren werden nicht erhoben. Von „Außenlandern" wird allerdings eine Außenlandegebühr eingefordert, üblicherweise 1 Maß Bier. Die Entscheidung bei „Außenlandungen" liegt im Ermessen der am Landeplatz anwesenden Piloten.

FOTOS STEFAN WIEBELS

Paragliding World Cup

SHOWDOWN IN BRASILIEN

Ein Beitrag von Torsten Siegel

Die deutschen Piloten waren bestens gerüstet für den World-Cup-Showdown in Castelo: Mit sehr guten Platzierungen hatten sich Ewa Wisnierska und Torsten Siegel perfekt auf die mögliche Entscheidung im PWC-Kampf eingestimmt. Zeitgleich kämpften Andreas Malecki, Robert Bernat und Jens Kierdorf um die Qualifikation für die WM in Mexiko, während Marc Wensauer seinen ersten World Cup bestritt. Aus deutscher Sicht war also für ausreichend Brisanz beim World Cup Finale in Brasilien gesorgt.

Torsten Siegel

Der Schweizer Andi Aebi

Sieben Durchgänge in sieben Tagen: Eine solche Bilanz sucht man vergeblich in der Wettkampfsaison 2008. Brasilien schien den Vorschusslorbeeren für viele Flugtage gerecht zu werden und ein Garant für einen erstklassigen Wettbewerb zu sein. Doch die Statistik sagt wenig aus über die tatsächlichen Bedingungen in Castelo, und die waren alles andere als großartig. Während der ersten beiden Tasks wartete die Goal-Crew vergeblich auf einen Piloten. Danach flogen immerhin kleine Trupps von sechs und neun Piloten die gestellten Aufgaben, bevor ein Ellapsed Time Rennen mit 8/8 Bewölkung das Feld richtig aufmischte. Einen Tag später suchte Jean-Marc Caron im Ziel vergeblich einen Kollegen zum Umarmen – als einziger flog er die 59 Kilometer nach Hause, bevor am letzten Tag endlich gute Bedingungen vielen Piloten die erste Zielankunft in Castelo ermöglichten. Die Gründe für die unzähligen Außenlandungen lagen vor allem an der tiefen Basis mit sehr wenig Arbeitshöhe, viel Wind in einigen Passagen und nicht zuletzt der schwachen Thermik, die auch gerne mal für kurze Zeit ihre Dienste ganz einstellte. Dennoch: die Piloten kamen an allen Tagen in die Luft, durften ihr Bestes versuchen und mit Andi Aebi und Anja Kroll endete die Tour 2008 mit zwei Siegern, die eine erstklassige Leistung über das gesamte Jahr zeigten und auch während der schwierigen Bedingungen in Castelo einen kühlen Kopf bewahrten.

Im Zeichen von Level 1 und 3

Die ersten drei Tasks in Castelo standen ganz im Zeichen der Levelmeldungen. In Stoßzeiten dürfte der Funkverkehr auf der Sicherheitsfrequenz nur knapp unter dem des Frankfurter Flughafens gelegen haben und mancher Pilot stellte sich die Frage, ob er auf einem Treffen der Amateurfunker war. Dafür gab es unterschiedliche Gründe: Im ersten Task sorgte die labile Luft für größere Schauer im Bereich der Streckenführung. Ein Teil der Piloten folgte eisern dem GPS-Pfeil und musste sich kurze Zeit später mit heftigem Regen auseinandersetzen, während eine andere Gruppe die tropische Dusche umflog und mit einer trockenen Schirmkappe belohnt wurde. Entsprechend widersprüchlich waren die Funkmeldungen, wobei die Rennleitung aus Sicherheitsgründen den Durchgang stoppte. Perfekt taktiert hatten dabei Andreas Malecki und Marc Wensauer. Pepe sicherte sich mit Rang zwei schon fast das WM-Ticket, während Marc mit Platz fünf einen ausgezeichneten World Cup Einstand feierte. Und für Marc sollte es noch besser laufen.

Einen Tag später war der Regen kein Problem mehr, dafür aber die starke Seebrise, die in unteren Flughöhen ordentlich zulegte. Die Aufgabe war ähnlich wie am ersten Tag und als einziger Pilot flog Marc über die Berge, entkam den unzähligen Windfallen und ging einsam und allein den letzten Schenkel gegen den Wind an. Währendessen kämpfte der restliche World Cup Tross in Bodennähe um jeden Meter. Je nach Position und Windstärke wurden die unterschiedlichen Level durchgegeben und wieder stand die Organisation vor der schwierigen Entscheidung: Abbrechen oder Weiterfliegen. Diesmal ließ man das Rennen laufen, aber auch Marc gelang es nicht, den letzten Gegenwindschenkel zu meistern. Vielmehr musste er mürrisch beobachten, wie 30 Minuten später 15 Piloten mit etwas mehr Höhe über seinen Landeplatz flogen. Allen voran Charles Cazaux, dicht gefolgt von Robert, der auf Rang drei landete und damit die Aufholjagd in der Kaderrangliste startete.

Am darauffolgenden Tag meldete sich die Nummer eins, Andi Aebi, mit Level 3 über Funk. Nach der ersten Boje befanden sich 50 bis 60 Piloten an einem Soaringhang, keine hundert Meter über Grund. Gegenseitig machten sie sich an der kleinen Kante das Leben schwer. In Verbindung mit einem strammen Wind und Thermikböllern, die ab und zu einen Schirm durch die Menge schossen, war ein brodelndes Gemisch erreicht, dass selbst der hartgesottene Schweizer für unberechenbar und daher gefährlich hielt. Da die meisten Piloten aber die Bremsgriffe nicht loslassen wollten und mit ihren Schirmen beschäftigt waren, hielten sich die Funksprüche in Grenzen und der Task lief weiter. Nahezu perfekt war der Durchgang für Ewa, die als beste Deutsche auf Rang neun flog und in der Eventwertung ihre Führung deutlich ausbaute. Mit Jens auf Platz 12 und Robert (20) konnten zwei weitere Piloten dem Soaringhang entkommen und ordentlich Punkte sammeln.

Pepe und Robert auf WM-Kurs

Langsam schienen sich die Piloten an die Verhältnisse zu gewöhnen und es kehrte Ruhe auf der Sicherheitsfrequenz ein. Die Thermik folgte dem Beispiel und hielt sich mehr als sonst zurück. Nach einer netten Anfangspassage begann das große Abgleiten. Über hundert Piloten beendeten ihren Flug vor der 30 Kilometer Marke, aber einem kleinen Trupp gelang es, aus 50 Metern wieder aufzudrehen, die Schlüsselstelle zu überwinden und ins Ziel zu fliegen. Mit dabei: Pepe und Robert. Während Pepe alles riskierte und über das Flachland auf Platz zwei flog, wählte Robert zur Verwunderung aller die „Bergline“ und flog auf Platz drei. Damit sicherte sich Pepe einen WM-Platz, während Robert noch ein Topergebnis benötigte, um nach Mexiko zu fliegen.

Elisa Houndry (F), Ewa Wisnierska (D), Anja Kroll (CH)

Während des kuriosen Ellapsed Time Rennens einen Tag später gelang ihm das Husarenstück noch nicht. Vielmehr machte Marc als bester deutscher Pilot noch einmal auf sich aufmerksam. Die wenigsten hatten an diesem trüben Tag überhaupt an einen Task gedacht und wenn, dann nur an einen neuerlichen Abgleiter. Was will man nach einem kurzen Sonnenloch, dem eine massive Bewölkung folgt, auch anders erwarten? Doch irgendwas geht immer und an diesem Tag ging ziemlich viel, so dass 79 Piloten die kurze Aufgabe meisterten. Allerdings sorgte der „Clock-Start“ mit nur fünf Minuten Zeitunterschied für große Verwirrung und keiner wusste genau, welches Fenster bei den Bedingungen nun ideal sein sollte. Am besten pokerte Davide Cardona, der mit einem deutlichen Vorsprung gewann und damit die Punkte für die anderen Piloten deutlich reduzierte.

Einen Tag später wurde es dann so richtig knifflig. Wieder begann der Flug mit einer flotten Anfangspassage, um dann abrupt im Nirvana zu enden. Der Hauptlandeplatz hatte eine Länge von 10 Kilometern, so zwischen Kilometer 30 und 40. Das Feld verteilte sich vorbildlich und stellte die Rückholer vor schwierige, aber nicht unlösbare Aufgaben. Unlösbar war für alle allerdings die Zielankunft. Für alle? Nicht ganz, denn irgendwie schaffte es Jean-Marc Caron, in der toten und thermikfreien Luft nach oben zu kommen. Robert jagte den Franzosen vor sich her (wir beobachteten das spannende Duell von unserem „bomb out“, wo die beiden eine Ewigkeit kreisten), landete auf Platz vier und gönnte sich gegen seine Gewohnheit ein Bier, um das WM-Ticket gebührend zu feiern.

Schnelles Race zum Finale

Es folgte der letzte und entscheidende Task. Durch den Sieg von Jean-Marc war Andi Aebis erster Platz in höchster Gefahr und Robert schnupperte an einem Podiumsplatz in der Eventwertung. Bei den Frauen lag Ewa auf Rang eins, hatte aber nach wie vor einen größeren Abstand in der Overallwertung auf die Schweizerin Anja Kroll. Genug Potential also für ein spannendes Finale, in dem viele Piloten erst zu spät merkten, dass die Bedingungen deutlich besser waren. Nach einem sehr schnellen Race entlang der Ridge folgte eine Flachlandpassage, der nur Andre Reinsford aus Südafrika und Helmut Eichholzer (A) trauten. Als einzige flogen sie den direkten Weg, das Flachland war diesmal thermisch aktiv und die gefürchtete „Seabreeze“ blieb aus, so dass die beiden mit einem guten Vorsprung den Task für sich entschieden. Jens feierte als bester deutscher Pilot mit Rang 20 einen versöhnlichen Abschluss zusammen mit 97 weiteren Piloten, denn schließlich sahen viele von ihnen das erste Mal nach sieben Durchgängen die Ziellinie. Leider war Robert nicht unter ihnen, so dass er seinen Podiumsplatz verspielte. Mit Platz neun in Brasilien und einem WM-Ticket in der Tasche blickte er allerdings auf einen gelungen World Cup und Saison- Abschluss zurück und zusammen mit Pepe, Marc und dem Rest

des erfolgreichen Teams feierte er bis früh in den Morgen.

Event Sieg und Vize World Cup Siegerin Ewa

Ewa, unsere frisch gebackene Europameisterin, gewann in Brasilien den letzten World Cup der Saison und musste sich im Gesamtworldcup nur der Schweizerin Anja Kroll geschlagen geben. „Der Abstand auf Anja war bereits vor dem Finale in Brasilien recht groß, so dass ich mich hauptsächlich auf den Event konzentriert habe“, sagte Ewa und zeigte während der sieben Durchgänge eine sehr starke Leistung. Bereits nach dem dritten Lauf lag sie in Führung und verteidigte ihren Vorsprung bis zum Ende des Wettbewerbs. Angesichts der sehr schwierigen Flugbedingungen war dies keine einfache Aufgabe. „Eigentlich hatte ich mit deutlich besseren Bedingungen gerechnet, aber die sehr turbulente Luft und zerrissene Thermik hat uns von Anfang an das Fliegen ziemlich erschwert. Daher war es auch fast unmöglich, durch geschicktes Taktieren an Anja heranzukommen.“ Am Ende lag Ewa 127 Punkte hinter ihrer Konkurrentin aus der Schweiz und zeigte damit eine sehr starke Leistung während der gesamten Wettkampfsaison. Mit ihren World Cup Siegen in Spanien und Brasilien, dem Gewinn der Europameisterschaft und dem zweiten Platz im Gesamtworldcup blickt die Profipiloten auf eine ihrer erfolgreichsten Saisons zurück. Jetzt wird Ewa aber erst einmal ausspannen, um in vier Monaten noch einmal alles zu geben. Dann kämpfen die deutschen Piloten in Mexiko um WM-Gold und Ewa gehört zu den wichtigsten Medaillenhoffnungen im Deutschen Team.

Torsten landet auf Platz 5

Extrem knapp war die Entscheidung bei den Männern. Während sich der Schweizer Andi Aebi einen komfortablen Vorsprung erflogen hatte, lagen die anderen Piloten in den Top Ten dicht beisammen.

Deutsches Team auf Rang vier

In der Teamwertung flogen die deutschen Piloten im Gesamtworldcup auf Rang vier und belegten in Brasilien mit Platz drei sogar einen Podiumsplatz. „Wenn man bedenkt, dass andere Nationen mit zehn und mehr Piloten im World Cup vertreten sind und wir meist nur mit einem vier bis fünf Mann starken Team teilgenommen haben, dann sind die Leistungen der Piloten wirklich hervorragend gewesen“, kommentierte Nationalmannschaftstrainer Harry Buntz das Abschneiden seiner Piloten. Vor allem die Franzosen und Schweizer schickten in der Saison 2008 sehr große World Cup Teams ins Rennen und belegten folgerichtig die Plätze eins und zwei. Infos auf www.dhv.de unter Wettbewerbe.

Anzeige

DRACHENLIGA

Ein Beitrag von Konrad Lüders

Tatendurstig hatten sich 40 Piloten in die Ligaliste eingeschrieben und einen reduzierten Obolus in die Ligakasse überwiesen. Die war nämlich noch prall gefüllt vom letzten Jahr, wegen Schlechtwetter war ja fast alles ausgefallen. So wollten wir uns auch den Vorjahresfrust vom Leibe fliegen und planten engagiert 5 verlängerte Wochenenden und Teilnahme an 3 Wettbewerben. Petrus hatte jedoch wieder kein Erbarmen und ertränkte konsequent alle 3 Apriltermine. Hätten wir die doch in die erste Maihälfte gelegt...

So gab es die ersten Ligapunkte zu den intern. Süddeutschen Meisterschaften am Tegelberg. Alle kannten wir ihn, aber kaum einer von uns hatte dort Streckenflugerfahrungen. Selbst Ligachef Dieter Kamml spitzte die Ohren, als Lokalmatador Tim Grabowski ein paar Tipps gab. Beim ersten Task ging es Richtung Alpspitze, dann retour zum Buchenberg und nach einer Schleife über Neuschwanstein ins Ziel. Die Thermik war gut, es wurde ein wunderschöner Flug über die Schlösser, Säuling, Alpsee und Falkenstein. Links die verschneiten Gipfel der hohen Berge, rechts das sattgrüne Alpenvorland. Nach der ersten Wende gleiches Traumszenarium, nur links und rechts vertauscht. Zum Schluss musste man sich sogar anstrengen, die Höhe wegzuziehen, so gut zog der Tegelberg. Ich opferte noch eine Minute, flog ganz bis zum Schloss heran und schenkte mir dafür eine Kampfkurve um die Turmspitze. Von unseren Starrflüglern musste nur Ulf Neumann getröstet werden, alle anderen flogen ins Ziel. Auch bei den Flexis sah es gut aus, 7 Ligisten unter 15 Zielfliegern. Tags darauf schwächelte Petrus schon wieder. Nach langem Warten und Abschnitzen der Aufgabe sollte es zum Neunerköpfel gehen. Die Starren hatten mit der früheren Startzeit das bessere Los. Jörg Heinzelmann segelte als 13. sogar wieder zurück ins Ziel. Die Flexis starben ausnahmslos weit vorher unter einer aufziehenden Warmfront. Als Trost gab es kostenloses Sommerrodeln bis zum Abwinken. Insgesamt ein gelungener Auftakt, und wir freuen uns nun schon auf die German Open 2009 an diesem traditionellen Flugberg.

In Gnadenwald bei den Alpen Open ist die Deutsche Liga immer gern gesehen und wir sind stets beeindruckt von der vorbildlichen Organisation und natürlich dem wunderschönen Flug-

FOTO BENEDIKT LIEBERMEISTER

Konrad Lüders, Sieger der Flexis

FOTO KONRAD LÜDERS

Jörg Heinzelmann, Gewinner bei den Starren

gelände. Dass eine große VIP-Lounge für die Honoratoren der Fußball-EM den Zugang zur neuen Rampe versperrte, ertrugen wir locker und trugen die Drachen (Helmut Lutz zog ihn wie einen Schlitten) über ein Schneefeld zum Behelfsstartplatz hoch. Auch von dort konnte man Innsbruck zu Füßen liegen sehen und natürlich in die Thermik starten. Der erste Durchgang, ein kurzer Ritsch-Ratsch an der Nordkette entlang, endete leider für viele Piloten vorfristig vor einer Regenwand, die sich drohend schwarz vor dem letzten Wendepunkt aufbaute. Zum Glück entschädigte uns Petrus mit Bilderbuchwetter am zweiten Tag - Zielrück über Seefeld, Hohe Munde, die Mieminger Kette zum Tschirgant. Nach einem schnellen Ritt sah man viele Ligisten glücklich im Ziel. Bei den Flexis lagen nun Markus Ebenfeld knapp vor Konrad Lüders, bei den Starren Jörg Heinzelmann unangefochten vorn. Da der Liga-Termin im Juni wieder in eine Regenzeit fiel, blieb uns nur noch die German Open in Altes Lager.

Dort hätten wir jeden Tag fliegen können, nur der Wind verblies einige mögliche Wertungen. Immerhin konnten dann doch 3 Flüge abgerechnet werden. Spitzenmäßig der Zielflug an die Oder über 117 km. Die zuerst gestarteten Flexi brauchten nur gut 2 Stunden, die Starren noch deutlich weniger. Zum Glück war nach gigantischen zu überfliegenden Waldflächen auch das Landefeld riesengroß und just wie für uns am Vortag gemäht worden. Viel Platz also für die 7 Ligapiloten neben weiteren 16 Teilnehmern, die den Task dort beendeten. Am letzten Tag der GO gab es auch den letzten Liga-Durchgang mit einem Zielrück über 81 km. Peter Friedemann bei den Starren als einziger Liga-Pilot im Ziel machte dadurch in der Liga-Gesamtwertung einen Platz gut und wurde Zweiter vor Konrad Schwab. Bei den Flexis siegte Konrad Lüders mit großem Vorsprung vor unserem Youngster Jonas Blecher und Markus Ebenfeld.

Fazit: Viel Wetterpech gehabt aber doch noch 6 Tasks mehr als bei unseren von Petrus total gebeutelten Freunden von der PG-Liga. Im nächsten Jahr wird das Wetter wieder passen!

Fast vergessen hätte ich den Sieger bei den Starren zu nennen – Jörg Heinzelmann, der zwischen Alpen Open und German Open mal schnell noch die WM in Italien einschob. Als Ligist an den Weltmeisterschaften teilnehmen und sich dort in der Weltelite wacker schlagen, kann die Liga ihre Aufgabe besser erfüllen? Wir hoffen auf eine erfolgreiche neue Liga-Saison 2009.

Wertung Flexible

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Konrad Lüders	AEROS Combat L14	3568
2	Jonas Blecher	Airborne C4	2372
3	Markus Ebenfeld	Moyes Delta Glider Litespeed S4	2135
4	Helmut Lutz	ICARO Laminar Z9	1942
5	Stephan Mangelsdorf	Moyes Delta Glider Litespeed	1837

Starrflügler

Name	Gerät	Punkte
Jörg Heinzelmann	Air Atos VR	3656
Peter Friedemann	Air Atos VR	3248
Konrad Schwab	Air Atos C	2590
Klaus Diller	Air Atos VR	2040
Felix Rust	Air Atos C	1956

JUNIOR UND LADIES CHALLENGE

Ein Beitrag von Matthias Härtl

Nach einer zweijährigen Pause fand die Drachen Junior und Ladies Challenge vom 13. bis 17 August in Greifenburg statt. Trotz schlechter Wetterprognosen reisten einige Piloten an. Die Wetterprognosen sollten sich als falsch erweisen und uns an vier von fünf Tagen fliegen lassen. Aber alles der Reihe nach. Die ersten beiden Tage waren als Trainingstage angesetzt und konnten auch so genutzt werden. Aufgrund der geschlossenen Wolkendecke entschieden wir, den ersten Vormittag für eine kleine Wettbewerbseinführung zu nutzen. Nach dem Prinzip vom Bekannten zum Unbekannten spielten wir die nötigen Wendepunkte auf unsere GPS-Geräte, das Taskboard wurde erklärt und das Anfliegen der Wendepunkte besprochen. Anschließend ging es dann noch auf den Berg. Nach dem Aufladen, Hochfahren und Aufbauen gab es nur noch ein Ziel: ab in die Luft .....

Das Wetter hatte etwas für die hochmotivierten Piloten übrig und öffnete die Wolkendecke, so dass wir sogar noch etwas aufdrehen konnten. Es war zwar nur ein kleines blaues Loch, aber es reichte, um den einen oder anderen Berg anzufliegen. Am zweiten Tag starteten wir etwas zu früh, konnten noch etwas an Höhe machen, dann erwischte uns eine kurzfristige Abschattung. Diese zwang uns zur Landung. Kurze Zeit später machte es wieder auf und und wir mussten vom Landplatz aus zusehen, wie die anderen Piloten loslegten.

Freitag Regen, Samstag um 12 Uhr Auffahrt zum Drachenstart an die Emberger Alm. Was sollten wir da für eine Aufgabe fliegen bei einer Basis, die nur knapp über dem Startplatz herumlungert? Lange wurde überlegt und gewartet. Um 14.30 Uhr öffnete dann doch das Startfenster zu einer 49 km langen Aufgabe. Sie führte uns erst an die Irschenkirche, dann zurück zur Radelberger Alm und anschließend noch im Endanflug über Antenne Egg, bevor es hinunter zum Landeplatz ging. Wow! Ein ganz schöner Erfolg, wenn man sich überlegt, dass es davor ca. 30 Stunden ununterbrochen geregnet hatte. Keiner glaubte an die Chance überhaupt aufzudrehen, geschweige denn ins Ziel zu gleiten. Nun zum Ablauf des Tasks: Dieter Kamml machte den Vorflieger und glitt mit seinem Atos VR zwei Berge weiter, bevor er langsam aufdrehte. Matthias Härtl haute sich als Erster raus und hatte gleich rechts vom Start etwas Steigen erwischt, zwar im Schatten, aber es ging stetig nach oben bis auf 500 m über dem Start. Wer hätte das gedacht? Also auf zur ersten Wende. Nachdem die meisten Piloten die Wende genommen hatten und am Berg wieder aufdrehen konnten, war in Richtung zweiter Wende alles abgeschattet. Erst unten am Stargor stand wieder die Sonne im Hang. Also ab zum Knoten noch mal bis zur Wolke aufdrehen (mittlerweile 600 über Start) und dann über die Emberger vorbei am Gaugen gleich zum Stargor durchgleiten. Ob diese Rechnung aufgeht?! Es landeten fast alle außen... ;-).

Am Abend nach dem Auslesen der GPS-Geräte waren wir dann schlauer. 1. Matthias Härtl mit 250 m Vorsprung (Ges. 29,84 km) vor Moritz und mit 610 m vor Jakob. Wow war echt knapp! Am fünften Tag zeigte sich das Wetter dann schlechter als angekündigt! Schichtbewölkung schob sich von Westen über das Fluggebiet, so dass bei uns an einen thermischen Flug nicht zu denken war... Was nun? Abreisetag und „sch*** Wetter?“ Das blaue Loch war erst bei Lienz und stand da schon eine ganze Zeit? Auf geht's: „Wir sind da, um Spaß zu haben und wollen einen zweiten Task fliegen“, so die einstimmige Meinung der jungen Teilnehmer. Die Entscheidung war gefallen, wir fliegen einen Durchgang! Hier die Fakten, Luftstart – Zeitnahme beginnt ca. 40 m vor dem Startplatz, 1. Wende Antenne Egg, 2. Wende und gleichzeitig Landepunkt Gerlamoos mit Radius 6.500 m, 16 km auf dem Taskboard, Strecke knapp 10 km.

Wir machten eine einfache Rechnung auf, Gleitzahl 1:13 bei 1.100 m Höhendifferenz heißt: Wir können hier richtig heizen und es kommt auf jede Sekunde an. Durch den großen Sektor um Gerlamoos konnten wir direkt auf dem Landeplatz zufliegen und der Überflug der Landewiese war gleichzeitig der Einflug in den Zielsektor. Also stellten wir uns nacheinander in die Startgasse und starteten einer nach dem anderen. Jetzt war Mut und Leistung gefragt, jeder flog nach seinem Ermessen. Die einen flogen ziemlich flott, andere ließen es einen Tick langsamer angehen. So wusste im Goal keiner mehr, wer der Schnellste war und auf Grund der kleinen Abstände vom Vortag (die ersten 3 Plätze im Bereich von 10 Punkten) konnte sich hier alles wieder ändern. Nach dem Auslesen Stand fest: Platz 1: Matthias Härtl, Platz 2: Jakob Heindl, Platz 3: Moritz Kirmse, Beste Dame ist Platz 5 Katharina Lochner.

Herzlichen Glückwunsch an alle Pilotinnen und Piloten! Ein dickes Dankeschön an Dieter Kamml für die Auswertung und an Wolfgang Kaiser von Fly and More für die T-Shirts. Die DHV-Jugend würde sich über eine noch größere Teilnahme im nächsten Jahr freuen. Und Hey, wir fliegen zum Spaß, es geht nicht zu wie auf internationalen Wettbewerben, sondern wie bei Freunden, die miteinander fliegen. Also kommt in Schwung und fliegt nächstes Jahr mit ;-).

Bis dahin noch viele schöne Flüge. Infos unter www.dhv-jugend.de.

GERMAN CUP

EIN KLEINE NACHLESE

Ein Beitrag von Petra Westerteicher

Nachdem ich 2007 auf der Junior- und Ladies-Challenge ein wenig Wettbewerbsathmosphäre schnuppern konnte, wollte ich mich 2008 im Rahmen des German Cups auf ein paar „richtige“ Wettbewerbe trauen. Die Hauptmotivation für meine Teilnahme war das Lernen. Wenn man mit vielen Piloten eine Strecke gemeinsam angeht, erhält man sehr viel Anschauungsunterricht und weiß hinterher um eigene Schwächen und Stärken.

Im Prinzip braucht man für die Teilnahme an einem nationalen Wettbewerb nur den unbeschränkten Luftfahrschein und eine FAI Lizenz. Die Beantragung der FAI Lizenz habe ich nur leider erstmal verschlafen, mit der Konsequenz, dass die Mosel Open schon Mitte Januar ausgebucht war. Ok, schnell den Antrag ausgefüllt und nachdem ich mir auch noch eine CIVIL ID besorgt habe, konnte ich mich endlich für die anderen Wettbewerbe anmelden. Allerdings stand sehr lange gar nicht fest, welche Wettbewerbe nun wirklich zum German Cup 2008 gehören würden. Es war eine lange Zeit Funkstille, in der wahrscheinlich hinter den Kulissen die Drähte heiß liefen. Es gab zum Schluss in diesem Jahr sogar eine bayerische Meisterschaft, weil sich in letzter Minute doch noch eine Organisatorin gefunden hat. Nun, als Münchnerin wollte ich hier natürlich unbedingt teilnehmen. Leider wurde der Termin so spät bekannt, dass ich an dem Wochenende schon ein Sicherheitstraining gebucht hatte. Zum Glück konnte ich meinen Platz tauschen. Wenn ich in diesem Jahr allerdings nur meinen normalen Urlaub gehabt hätte, wäre alles sehr viel schwieriger geworden. An dieser Stelle möchte ich nochmal ausdrücklich den vielen Helfern und Organisatoren danken, ohne die solche Wettbewerbe gar nicht möglich sind. Als teilnehmende Pilotin war ich sehr erstaunt über die absolute Rundumversorgung, die neben der Verpflegung auch noch den Hin- und Rücktransport beinhaltet. Den ganzen Rahmen eines Wettbewerbs mit Tasksetting und der Rückmeldung am Abend war gerade für mich als Neuling sehr beeindruckend mitzuerleben.

Was bringt einem nun die Teilnahme an dem German Cup?

Nun, der German Cup ist ausdrücklich dazu gedacht, Piloten an das Wettbewerbsfliegen heranzuführen. Die Kombination mit den Landesmeisterschaften ermöglicht das Durchführen vieler Tasks. Dadurch, dass German Cup Teilnehmer auch tageweise an den einzelnen Veranstaltungen teilnehmen können, braucht man auch gar nicht so viele kostbare Urlaubstage verschwenden. Eine Einführung in das Wettbewerbsfliegen ist auch gegeben, denn einen Tag vor der Bavarian Open wurde ein Trainingstag mit Oliver Rössel angeboten. Zu meinem Erstaunen fanden sich hier noch nicht mal 20 Piloten ein, dabei gibt es kaum eine günstigere Weiterbildung, denn in den 20 Euro für diesen Tag wäre auch das Nebelhorn-Ticket drin gewesen. Ok, zum Fliegen ging es leider nicht, aber Oliver plauderte aus seinem reichen Erfahrungsschatz und hat uns nicht nur das Gebiet mit möglichen Streckenflugoptionen erklärt, sondern es gab auch Tipps zu Wettbewerbsstrategien und Flugtechnik. Am Abend wurde dann noch mit Hilfe von Google Earth das Gebiet des anstehenden Wettbewerbs um den Breitenberg besprochen. Das hat uns Piloten sehr geholfen, denn nicht nur ich bin dort zum ersten Mal geflogen.

Zu den einzelnen Wettbewerben haben die jeweiligen Veranstalter eine zum Teil sehr gute Berichterstattung auch für die „Nicht-Gleitschirmszene“ auf die Beine gestellt. Speziell bei den BaWü Airgames war ich von der Professionalität sehr begeistert. Ich kann nur jedem empfehlen, Pfingsten 2009 in Oppenau zu verbringen. Gerade für den nichtfliegenden Anhang wird eine Menge geboten. Sehr gut hat mir auch der eine Durchgang des German Cups gefallen, der zeitgleich mit dem Ligatraining in Andelsbuch/Bezau statt gefunden hat. Auch hier war in der Teilnahmegebühr neben der Auffahrt auch ein ausführliches abendliches Debriefing durch Oliver Rössel enthalten. Gerade an diesen beiden Tagen habe ich sehr viel gelernt, denn im kleineren Kreis und unabhängig von dem Wirbel, die die großen Durchgänge immer mit sich bringen, konnten hier auch mal ausgiebig Fragen zu den unterschiedlichsten Themen besprochen werden. Nachdem der Geman Cup mit 14 durchgeführten Tasks (davon konnte die Liga nur träumen) in diesem Jahr abgeschlossen ist, versuche ich mich an einem Resümee: Als „normaler“ Pilot mit ersten Erfahrungen im Streckenfliegen kann man durchaus an diesen Wettbewerben teilnehmen. Allerdings sollte man seinen Könnenstand kritisch hinterfragen und auch bereit sein, früher landen zu gehen - aber das gilt ja im Grunde für jedes Pilotenlevel. Ein Highlight waren auf jeden Fall die Trainingstage, die ich jedem nur empfehlen kann.

Es wäre sehr wünschenswert, die Termine rechtzeitig festzulegen, denn viele Berufstätige müssen schon Anfang des Jahres ihren Urlaub planen. Sehr schade finde ich auch, dass der German Cup so wenig Aufmerksamkeit bekommt. Dieter Münchmeyer und Co haben sich zwar viel Mühe gegeben, aber es würde dem German Cup sehr gut tun, wenn man eine Person für die laufende Berichterstattung gewinnen könnte. Denn der German Cup ist ein sehr guter Einstieg in das (Wettbewerbs-)Streckenfliegen und würde eine größere Teilnehmerzahl als die 54 Pilotinnen und Piloten in diesem Jahr verdienen.

Durch den DHV-XC gibt es zwar auch die Möglichkeit seine Strecken mit der von anderen Piloten zu vergleichen, aber in einem zentralen Wettbewerb geschieht dies viel direkter.

Das Wichtigste darf nicht verschwiegen werden, denn man hat sehr viel Spaß auf den Wettbewerben, lernt jede Menge neue Fliegerinnen und Flieger kennen und schon alleine die abendlichen Feten lohnen eine Teilnahme. In diesem Sinne bis zum German Cup 2009!

Dank an die Sponsoren: Swing, Uturn, Nova, Skywalk..

XC-CUP

In den letzten Jahren hat sich der XCCup zu einem der großen regionalen Wettbewerbe in Deutschland entwickelt. 2008 haben sich 21 Vereine aus der Region angemeldet und damit 1764 Mitgliedern die Teilnahme am XCCup ermöglicht. Mittlerweile sind in der Datenbank 281 Piloten angemeldet, die Streckenflüge einreichen möchten. In dieser Saison haben es 113 Teilnehmer in die Einzelwertung geschafft und dabei 490 Flüge eingereicht. Die Datenbank des XCCup wird ständig erweitert und verbessert. Ebenso wird der Wettbewerb selbst stetig interessanter gestaltet. Die XCCup T-Shirts, 2008 zum Teil von MoselGlider und Swing gesponsort, wurden an die Teilnehmer übergeben.

Als Saisonabschluss wurde am 01.11. die XCCup Party durchgeführt. Neben interessanten Vorträgen und den Daten zum XCCup wurden vor der großen Anzahl an Besuchern die Siegerehrungen durchgeführt. Zusätzlich zu den Siegern in der Einzel- und Teamwertung, die Geldpreise erhielten, wurden den Gewinner der einzelnen Geräteklassen Sachpreise der XCCup Sponsoren übergeben. So konnten den Führenden der Gleitschirmklassen die 50% Preisnachlass-Gutscheine übergeben werden, die Airwave Anfang der Saison ebenfalls an die nationalen Meister vergeben hat. Ebenfalls wurden an die Gewinner der neuen Kategorien Flugbericht und Fotowettbewerb interessante Preise vergeben. Gutscheine wurden zur Verfügung gestellt von Bräuniger, Skywalk, Team5, Nova, Bautek, Fly&Glide und dem Schlechtflieger Magazin. Sachpreise erhielten wir von Skys-Shop, Apco, Advance, AIR, Independence und UP. Die Gutscheine und Sachpreise wurden unter den anwesenden XCCup Teilnehmern verlost. Nicht nur bei den Piloten findet der XCCup wachsende Begeisterung, auch die Industrie unterstützt umfangreich den Wettbewerb. So wird Baumer&Schilling Industrieservice aus Frechen die Kosten des WebHosting für 2009 übernehmen. Als Höhepunkt der diesjährigen Feier wurde durch ein Quiz der Gewinner des Hauptpreises, einem PARATECH Gleitschirm, ermittelt. Drei Kandidaten mussten dabei Fragen aus drei Bereichen wählen und konnten durch korrekte Beantwortung Punkte erzielen. Aus der aktuellen Palette von PARATECH kann sich Rainer Trunk einen Schirm in Größe und Farbe auswählen. Der XCCup bedankt sich bei den vielen Sponsoren, die durch ihre Unterstützung ermöglichten, dass eine große Anzahl von Teilnehmern, neben dem Spaß an der Teilnahme, zusätzlich noch Preise erhalten haben.

Alle Daten zum XCCup, den Streckenflügen, Fotos und Berichte unter www.xccup.net

Einzelwertung	Damenwertung	Vereinswertung
1.Rolf Rinklin	1. Claudia Franken	1. Die Moselfalken
2.Maik Reiss	2. Anika Betz	2. 1. Odenwälder DGC
3.Lukas Etz	3. Bettina Marx	3. DGF Rhein-Mosel-Lahn
GS Offene Klasse (ab DHV 2)	**GS Sportklasse (bis DHV 1-2)**	**GS Tandem**
1.Rolf Rinklin	1. Carlo Balser	1. Daniel Menet
2.Maik Reiss	2. Claus Vischer	2. Rainer Bürger
3.Rainer Trunk	3. Torsten Schremmer	3. Simon Kirsch
HG FAI-1 (Drachen turmlos)	**HG FAI-1 (Drachen Turm)**	**HG FAI-5 (Starrflügel)**
1.Lukas Etz	1. Georg Schumacher	1. Patrick Jung
2.Harald Lang	2. Astrid Roski	2. Edward Lenzen
3.Andreas Braun		3. Rüdiger Maier
Teamwertung		
1.Hubbelhüpfer	2. Up to Base	3. Air-lauer Geitspringer
Maik Reiss	Siegfried Bender	Carlo Balser
Rainer Trunk	Horst Gresch	Jürgen Kiesenbauer
Torsten Schremmer	Ralf Böhm	Patrick Jung
Ralf Kaufmann	Valeri Regehr	Gottfried Bacher
Sven Wörner	Torsten Braun	Thomas Streng

XC-OPEN WORLD-SERIES 2008

Bei der XC-Open World Series handelt es sich um eine Gleitschirmwettbewerbs-Serie, die 2008 in Australien, Spanien und Brasilien in den besten Streckenfluggebieten der Welt ausgetragen wurde. Nach insgesamt 16 Durchgängen stehen nun die Sieger fest: Open Class: Hans Bausenwein - DEU - Gin Boomerang 5, Women: Joanna Di Grigoli - VEN - Gradient, Serial Class: Edinson Alvarez - COL - Niviuk, Sport Class: Mark Graham - GBR - UP, Fun Class: Danilo Ribeiro Mexicano - BRA - Ozone. Infos unter www.xcopen.org.

Grazi Man 2008 mit Rekordbeteiligung

Es war das erste Mal in der 14-jährigen Geschichte des Grazi-Man-Dreikampfes, dass es keine Flugwertung gab. Zunächst musste der Wettbewerb von Samstag wegen des anhaltenden Regenwetters auf Sonntag verschoben werden, dann sorgte ein hartnäckiger Nordwestwind auf der Zwieselalm für erschwerte Start- und Flugbedingungen. Nach einem Testflug des Sportreferenten Wolfgang Nöhrig sagte Startleiter Herbert Harl unter der Prämisse „Sicherheit hat Vorrang“ den Flug-Wettkampf kurz nach 13 Uhr ab. Die wartenden Flieger zollten der Entscheidung Applaus. Somit wurde aus dem Dreikampf, diesmal mit Rekordbeteiligung von 57 Teams und 15 Einzelstartern, ein Duathlon, bestehend aus Mountainbiken und Berglauf. Sieger der Herrenwertung wurde das SC Anger UR-Team mit Andreas Ortner, Daniel Pickl und Stefan Baumgartner, bei den Damen siegten die Crazy Girls mit Judith Grassl, Andrea Nöhrig, und Ursula Pötsch, bei den Mixed Junioren Teams siegten die Metzgerei Hartmann Junioren mit Andreas Hartmann, Mathias Dorfer, Markus Waldsteiner und bei den Einzelstartern siegte der Südtiroler Tobias Weissteiner. Alle Ergebnisse mit ausführlichem Bericht auf der Homepage www.gleitschirmclub-reichenhall.de.

Anzeigen

Aktuelle Wettbewerbstermine auf www.dhv.de unter Sport

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - **DHV homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: dhv@dhv.de**
Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99, **Mitgliederservice/Versicherung**: 08022/9675-0, E-Mail: mitgliederservice@dhv.de **Ausbildung**: 08022/9675-30, E-Mail: ausbildung@dhv.de **Sport**: 08022/9675-50, Info-fon: 08022/9675-55, E-Mail: sport@dhv.de **Jugend**: www.dhv-jugend.de **Betrieb/Gelände**: 08022/9675-10, E-Mail: gelaende@dhv.de **DHV-Shop**: 08022/9675-0, E-Mail: shop@dhv.de **Technik**: 08022/9675-40, E-Mail: technik@dhv.de **Öffentlichkeitsarbeit** 08022/9675-62, E-Mail: pr@dhv.de **Sicherheit** 08022/9675-32 E-Mail: sicherheit@dhv.de.
Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller (renate@miller-grafik.de).
Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten. Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter www.dhv.de/Mediadaten. Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.
DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095
Repro: MM Intec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach **Papier:** chlorfrei
Auflage: 34.300 **Titel**: Andreas Busslinger

Anzeige

Sichern Sie Ihre Existenz.
Schnell kann eine aufstrebende Karriere durch Unfall oder Krankheit beendet sein. Mit EGO sichern Sie Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % – ohne dass Sie auf eine andere Tätigkeit verwiesen werden. Wichtig: Wir versichern Ihr Flugrisiko mit.

Mehr Infos von Thomas Ingerl, thomas.ingerl@hdi-gerling.de oder Hans-Christian Zimmerhäckel, hans-christian.zimmerhaeckel@hdi-gerling.de

Sie können uns auch unter Tel. +49(0)69-7567-395 erreichen. Oder schicken Sie uns den Coupon als Fax: +49(0)69-7567-230

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.12.2006, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
31,60,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 40,20 € ohne SB
Nur Gleitsegel:
28,70 € bei 250,- € SB, 34,40 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 631,90 €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 471,90 €

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten
Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

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

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 18,60 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 83,60 €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 153,50 €

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: 500.000,- € 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 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 Passagier

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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

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.

Deckung: weltweit · Europa · Deutschland · Österreich

genie4

rebelrace

::: cross country

Die Leichtgewichts und Rennversion des REBEL Race, unser erfolgreicher und komfortabler Streckenflugschirm ist nun mit LTF 2* zugelassen. Der Rebel Race bietet nun mehr Leistung und exakteres Handling als die standart Version. Dennoch behält er natürlich das hohe Potential an Sicherheit und die einfache Handhabung bei.

Als Besonderheit haben wir für allen XC und LTF 2er Fans ein Angebot. Zum Rebel Race wird das XC Gurtzeug GENIE 4 zu besonderen Konditionen erhältlich sein. Das Genie 4 ist ein absolutes Topgurtzeug für höchste Ansprüche.
Nun steht deinen XC-Erfolgen nichts mehr im Weg.
Mehr Info beim Händler deines Vertrauens.

Photos: JH-Sine Maupoint ©

www.gingliders.com

DEUTSCHLAND / ÖSTERREICH – AEROSPORT INTERNATIONAL ::: +49 8034 1034 ::: info@aerosport.de ::: www.aerosport.de
SCHWEIZ – ZORRO ::: +41 32 751 68 87 ::: gingliders@zorro.ch ::: www.zorro.ch

GO FURTHER. GIN