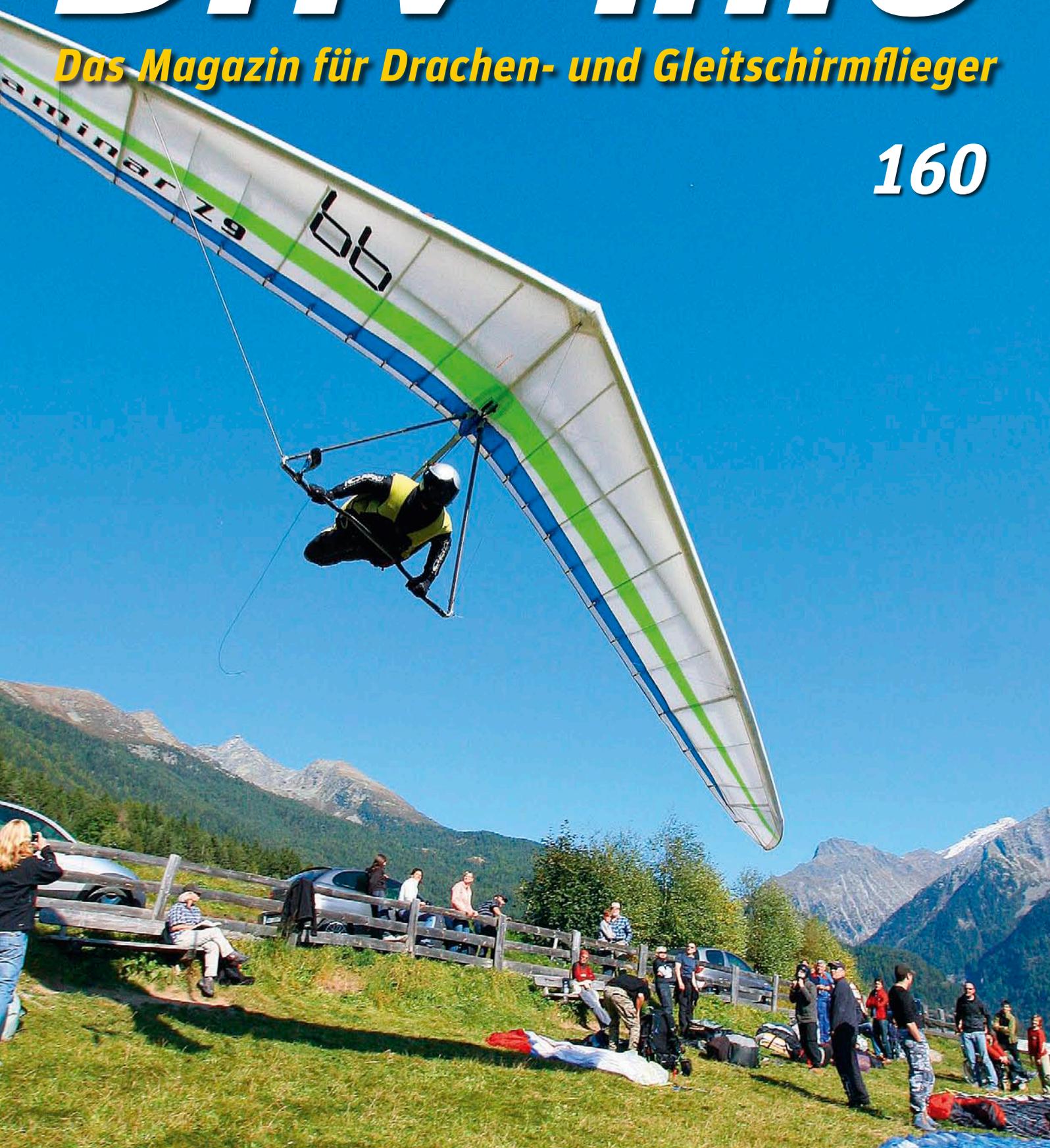


# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

160





# DHV Performance Center

## Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <p><b>Hessische Gleitschirmschule Frankfurt</b><br/>Hot Sport Sportschulen GmbH<br/>Breslauerstraße 12<br/>35096 Niederweimar/ Marburg<br/>Tel: 06421/12345<br/>Fax: 06421/77455<br/>www.hot-sport.de<br/>info@hot-sport.de<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!</p>  | <p><b>Flugschule Göppingen</b><br/>Zeppelinstraße 3<br/>73105 Dürnau<br/>Tel: 07164/12021<br/>Fax: 07164/12029<br/>www.flugschule-goepingen.de<br/>office@flugschule-goepingen.de</p>                                      | <p><b>Paragliding Tegernsee</b><br/>Tegernseer Straße 88<br/>83700 Reitrain<br/>Tel: 08022/2556<br/>Fax: 08022/2584<br/>www.paragliding-tegernsee.de<br/>info@paragliding-tegernsee.de</p>    | <p><b>Flugschule Wildschönau-Tirol</b><br/>A-6314 Niederau Nr. 217<br/>Tel: +43/664/2622646<br/>Fax: +43/5339/8668<br/>www.paragliding.at<br/>info@paragliding.at</p>    |
| <p><b>Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH</b><br/>St. Laurentius Straße 7<br/>36163 Poppenhausen<br/>Tel: 06654/7548<br/>Fax: 06654/8296<br/>www.wasserkuppe.com<br/>info@wasserkuppe.com</p>   | <p><b>Sky-Team Paragliding</b><br/>Michael Wagner<br/>Schwarzwaldstraße 30<br/>76593 Gernsbach<br/>Tel: 07224/993365<br/>Fax: 07224/993326<br/>www.sky-team.de<br/>info@sky-team.de</p>                                    | <p><b>Flugschule Martin Mergenthaler</b><br/>Waltenerstraße 20<br/>87527 Sonthofen<br/>Tel: 08321/9970,<br/>Fax: 08321/22970<br/>www.flugschule-mergenthaler.de<br/>info@flugschule-mergenthaler.de</p>   | <p><b>Sky Club Austria Walter Schrempf</b><br/>Moosheim 113<br/>A-8962 Gröbming<br/>Tel: +43/3685/22333<br/>Fax: +43/3685/23610<br/>www.skyclub-austria.com<br/>office@skyclub-austria.com<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p>  |
| <p><b>Harzer Gleitschirmschule</b><br/>Amsbergstraße 10<br/>38667 Bad Harzburg<br/>Tel: 05322/1415<br/>Fax: 05322/2001<br/>www.harzergss.de<br/>info@harzergss.de</p>    | <p><b>Flugschule Chiemsee GmbH</b><br/>Birgit Beyhl<br/>Am Hofbühl 3c<br/>83229 Aschau<br/>Tel: 08052/9494<br/>Fax: 08052/9495<br/>www.flugschule-chiemsee.de<br/>flugschule.chiemsee@t-online.de</p>                    | <p><b>OASE Flugschule Peter Geg GmbH</b><br/>Auwald 1<br/>87538 Obermaiselstein<br/>Tel: 08326/38036,<br/>Fax: 08326/38037<br/>www.oase-paragliding.de<br/>info@oase-paragliding.de</p>   | <p><b>Flugschule Aufwind</b><br/>Franz Rehl<br/>Dachstein 52<br/>A-8972 Ramsau<br/>Tel: +43/3687/81880 o. 82568<br/>Fax: +43/3687/818804<br/>www.aufwind.at<br/>office@aufwind.at<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p>         |
| <p><b>Flugschule Siegen</b><br/>Claus Vischer<br/>Eisenhutstraße 48<br/>57080 Siegen<br/>Tel: 0271/382332<br/>Fax: 0271/381506<br/>www.flugsport.de<br/>claus@flugsport.de</p>   | <p><b>Süddeutsche Gleitschirmschule Paragliding Performance Center Chiemsee</b><br/>Am Balsberg<br/>83246 Unterwössen<br/>Tel: 08641/7575<br/>Fax: 08641/61826<br/>www.einfachfliegen.de<br/>info@einfachfliegen.de</p>  | <p><b>1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH</b><br/>Am Sandbühl 10<br/>87669 Rieden am Förggensee<br/>Tel: 08362/37038,<br/>Fax: 08362/38873<br/>www.gleitschirm-aktuell.de<br/>info@gleitschirm-aktuell.de</p>   | <p><b>Euro-Flugschule Engelberg</b><br/>Wasserfallstraße 135<br/>CH-6390 Engelberg<br/>Tel: +41/41/6370707<br/>Fax: +41/41/6373407<br/>www.euroflugschule.ch<br/>info@euroflugschule.ch<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p>   |
| <p><b>Luftikus Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH</b><br/>Eugen Köninger<br/>Hartwaldstraße 65b<br/>70378 Stuttgart<br/>Tel: 0711/537928<br/>Fax: 0711/537928<br/>www.luftikus-flugschule.de<br/>info@luftikus-flugschule.de</p>   | <p><b>Drachen &amp; Gleitschirmschule Skytec</b><br/>Langackerweg 7<br/>79115 Ort Freiburg<br/>Tel: 0761/4766391<br/>Fax: 0761/4562892<br/>www.skytec.de<br/>info@skytec.de</p>    | <p><b>Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl</b><br/>Schwarzer Helm 71<br/>93086 Wörth a.d. Donau<br/>Tel: 09482/959525,<br/>Fax: 09482/959527<br/>www.Flugzentrum-Bayerwald.de<br/>schorsch.hoecherl@t-online.de</p>    | <p><b>Papillon Harald Huber</b><br/>rue de l'église<br/>F-68470 Fellerling<br/>Tel: +33/38982-7187<br/>Fax: +33/38982-7187<br/>www.papillon-web.de<br/>hari@papillon-web.de</p>    |
| <p><b>GlideZeit Flugschule Tübingen</b><br/>Bahnhofstraße 1/1<br/>72764 Reutlingen<br/>Tel: 07121/370400<br/>Fax: 07121/370454<br/>www.glidezeit.de<br/>info@glidezeit.de<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p>   | <p><b>Flatland Paragliding</b><br/>Karlstraße 6<br/>40764 Langenfeld<br/>Tel: 02173/977703<br/>Fax: 02173/977705<br/>www.flatland-paragliding.de<br/>peternitsche@gmx.de</p>   | <p><b>Flugschule Achensee Eki Maute GmbH</b><br/>Talstation Karwendelbahn<br/>A-6213 Pertisau<br/>Tel: +43/5243/20134,<br/>Fax: +43/5243/20135<br/>www.gleitschirmschule-achensee.at<br/>office@gleitschirmschule-achensee.at<br/>Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt</p>  |   |

# INHALT



16



52



56

- 04 Wichtig – neu - kurz
- 16 Gasteinertal  
Relaxen und Fliegen
- 20 Red Bull X-Alps  
Chrigel Mauer – Champ aller Klassen
- 24 Fliegen in Nepal  
Ein Traum in den hohen Bergen der Welt
- 28 Notsituation  
Richtiges Verhalten im Ernstfall
- 32 Rettungswestentest  
Kopf über Wasser
- 36 Unfallstatistik 2008  
Gleitschirme
- 44 Sicherheitsmitteilungen
- 48 Sponsoring  
Auf der Jagd nach dicken Fischen
- 52 Faszination Atos  
Start- und Landetechnik mit dem Starren
- 56 Wetterkunde  
Turbulenzen an der Sperrschicht
- 58 Porträt Weltmeister Alex Ploner  
Fliegen ist mein Leben
- 60 Umsteiger  
Vom Gleitschirm zum Starren
- 62 Flugberge zu Fuß  
Der Mittag in Immenstadt
- 64 Mentales Flugtraining  
Optimale Ergänzung für besseres Fliegen
- 66 Von den Vereinen  
Nachrichten und Briefe
- 74 DHV-XC  
Endergebnisse  
Wiedererwachen des Speickbodens  
Wenn der Vater mit dem Sohne Tandem fliegt  
Waldbrand – der etwas andere Streckenflug
- 86 DHV-Jugend  
Sicherheitstraining am Idrosee
- 90 Wettbewerbe  
Gleitschirm World Cup Superfinal:  
Vizetitel für Deutsches Team  
Gleitschirm Deutsche Meisterschaft:  
Dramatisches Finale in Lienz  
Drachen German Flatlands:  
Kilometerjagd aus der Winde  
Gleitschirm German Flatlands:  
DCB-Piloten setzen sich durch  
Drachen World Masters 2009:  
Die Fliegenden mit den grauen Haaren

- 8 Neu auf dem Markt
- 46 Shop
- 74 Testberichte
- 95 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm



Titel: Andreas Becker  
Pilot: Alex Ploner



E-Antrieb: Aufstiegshilfe für den Einstieg in die Thermik.

DHV stellt Aufstiegshilfe bei Verkehrsministerium, LBA und Luftämtern vor

### Elektroantrieb für Hängegleiter

Der E-Lift von Toni Roth ist für Hängegleiter eine ausgereifte Alternative für den Einstieg in die Thermik. Neben Winde, Hang und UL-Schlepp wird der DHV, dass diese weitere Startart in den motorlosen Flugbetrieb etabliert wird. Am 10. September 2009 wurde beim Luftamt Nordbayern und auf dem Flugplatz Herzogenaurach die Aufstiegshilfe dem Bundesministerium für Verkehr, den Luftämtern der Länder und dem Luftfahrt-Bundesamt vorgestellt. Der e-Lift beeindruckte mit einem geräuscharmen Start und Überflug. DHV Sicherheits- und Geländevorstand Uli Schmottermeyer trug die Argumente vor: Der E-Antrieb dient ausschließlich als Starthilfe mit dem Ziel, in der Thermik motorlos zu fliegen. Daher beantragt der DHV die Einstufung als nicht motorgetriebenes Luftsportgerät. Der Antrieb passt besser in den motorlosen Flugbetrieb auf einem Gelän-



DHV-Sicherheitsvorstand Uli Schmottermeyer (r) im Gespräch mit Herrn Daum vom Bundesverkehrsministerium

de für Gleitschirme und Drachen, als zum Flugbetrieb auf einem Flugplatz. Der E-Antrieb ist leise, umweltfreundlich und sicher. In seiner nächsten Sitzung wird der Bund-Länder-Fachausschuss des BMV über den Antrag des DHV entscheiden.

### Digitale Fotografie Zuordnung von Bildern



Früher machte sich jeder Fotograf die Mühe und schrieb per Hand seinen Namen auf seine Dias und meist die Location dazu. Heute bekommen wir in der Bildredaktion meist Dateien geliefert, die z.B. heißen DSC\_0578.jpg. Es ist so nicht möglich nachzuvollziehen, wer der Fotograf ist und wer das Bildhonorar bekommt. Deshalb unsere Bitte an alle, die uns Bildmaterial schicken: Benennt Eure Bilder mit Namen oder eindeutigem Kürzel. Nur so kann gewährleistet werden, dass das Honorar und die Bildzeile stimmen.



Artikel in der "Zeit"

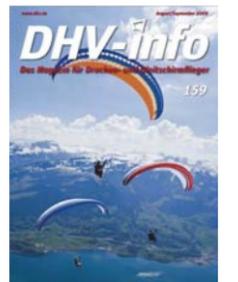
### Gelungene Werbung für den Gleitschirmsport

Die DHV-Öffentlichkeitsarbeit freut sich über zwei außergewöhnliche Erfolge. In der Wochenzeitung "Die Zeit" ist ein ganzseitiger Artikel über einen ungewöhnlichen Biwakflug in den Alpen erschienen. Worldcup-Sieger Oliver Rössel und Zeit-Autor Marc Bielefeld erlebten in Begleitung von DHV-PR Referent Benedikt Liebermeister sowie Fotograf Boris Kalter spannende Tage in den Kärntner Bergen. Der Artikel erscheint mit vielen Bildern im Dezember-Info. Richard Brandl, freier Mitarbeiter beim DHV (Öffentlichkeitsarbeit), nahm einen Redakteur der Münchner Abendzeitung zum Tandemfliegen mit. Das Ergebnis: Ein doppelseitiger Artikel.

DHV-info

### Trotz Nachsendeantrag kein Info?

Da sich in letzter Zeit die Beschwerden über nicht erhaltene DHV-Infos häufen, hier eine Klarstellung zum Infoversand. Pressesendungen (z.B. Kunden- oder Mitarbeiterzeitschriften) sind von der Nachsendung ausgenommen – so auch das DHV-info. Deshalb bitte frühzeitig dem DHV die Adressänderung mitteilen. Z.B. über das Mitgliederportal auf der DHV-homepage, per Mail an dhv@dhv.de oder Telefon: 08022/9675-0.



Aus dem letztjährigen Wettbewerb: GS\_19830\_1.JPG = Kategorie\_Mitgliedsnummer\_Bildnummer.jpg

### DHV Fotowettbewerb 2009

Ab 1. November findet Ihr die Teilnahmebedingungen zum diesjährigen Wettbewerb auf www.dhv.de unter Fotowettbewerb. Wir freuen uns wieder auf zahlreiche Einsendungen.

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

#### 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.

#### Veranstaltungskalender

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

#### Marktplatz

Die Online-Plattform für Hersteller und Firmen-News. Die aktuelle Produktschau 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.

#### Gebrauchtmarkt

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.

### Wallberg Landeplatz beachten

Der Tegernseer Gleitschirm- und Drachenfliegerclub (DGCTT) bittet alle Flieger, die am Wallberg mit dem Gleitschirm unterwegs sind, auf dem offiziellen GS-Landeplatz nördlich der Wallbergstraße zu landen. Dieser Landeplatz ist riesig. Der Landeplatz ist ab und zu mit einem flexiblen Weidezaun unterteilt, der bei genügend großer Belastung einfach reißt. Auf dem Landeplatz stehen manchmal Kühe, ein Wiesenteil in der Mitte (vom Baum/Tisch bis zum Windsack) sollte aber immer "Kuh- und kuh-rückstandsfrei" bleiben. Der Club hat den Landeplatz (Hauswiese des Bauernhofes am westlichen Ende) nicht zur alleinigen Nutzung gepachtet, sondern nur das Recht, auf dieser Wiese zu landen. Auf allen anderen Wiesen besteht ein ausdrückliches Landeverbot, da der Club den entsprechenden Bauern sonst jedes Jahr für eine unberechtigte Nutzung eine Entschädigung zahlen muss.

### Ostbayerncup Abschlussfeier und Siegerehrung

Am 21. November veranstaltet der Fensterbachtaler Deltaclub eine Abschlussfeier mit der Siegerehrung des Ostbayerncups. Die Feier findet im Hotel Josefs Haus in Hirschau statt und beginnt um 16:00 Uhr. Für Interessierte und Frühreisende ist ein Programm (Videos, Flugsimulator, Ausstellung) von 17:00 – 19:00 Uhr organisiert. Ab 19:30 Uhr findet die Präsentation und Preisverleihung des Ostbayerncups statt. Für die musikalische Umrahmung sorgt Kultmusiker Eddi Gabler. Weitere Infos unter [www.fensterbachflieger.de/](http://www.fensterbachflieger.de/) und [www.ostbayerncup.de/](http://www.ostbayerncup.de/). Eine Anfahrtsbeschreibung findet Ihr unter [www.hotel-josefshaus.de/](http://www.hotel-josefshaus.de/).



### Hochriesbahn Zwischenbilanz am Samerberg

In Zusammenarbeit mit dem Förderverein Hochries, der Flugschule und den beiden Fliegervereinen arbeitet die Hochriesbahn an einem verbesserten Service für Piloten. Voraussichtlich noch im Herbst wird am Hochriesgipfel eine schwenkbare Webcam installiert, die den 360° Blick von der Hochries abdeckt. Außerdem arbeitet die Hochriesbahn an der Zulassung eines Südstarts (vorerst nur bei Schneelage). In Kürze wird sich auch die Parkplatzsituation an der Hochriesbahn entspannen. Die alten Tennisplätze werden aufgekiest und zu Parkplätzen umfunktioniert. Mehr Infos unter [www.hochriesbahn.de](http://www.hochriesbahn.de)

**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.

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Hot Sport Sportschulen</b><br/>Trainingsleiter Günther Gerkau<br/>Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich<br/><a href="http://www.hotssport.de">www.hotssport.de</a><br/><a href="mailto:info@hotssport.de">info@hotssport.de</a></p> <p><b>Flugschule GlideZeit</b><br/>Trainingsleiter Willy Grau<br/>Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich<br/><a href="http://www.glidezeit.de">www.glidezeit.de</a><br/><a href="mailto:info@glidezeit.de">info@glidezeit.de</a></p> <p><b>Flugschule Achensee</b><br/>Trainingsleiter Eki Maute<br/>Trainingsgebiet: Achensee/Österreich<br/><a href="http://www.gleitschirmschule-achensee.at">www.gleitschirmschule-achensee.at</a><br/><a href="mailto:office@gleitschirmschule-achensee.at">office@gleitschirmschule-achensee.at</a></p> <p><b>Flugschule Chiemsee</b><br/>Trainingsleiter Wolfgang Marx<br/>Trainingsgebiet: Bohinji-See/Slowenien<br/><a href="http://www.flugschule-chiemsee.de">www.flugschule-chiemsee.de</a><br/><a href="mailto:flugschule.chiemsee@t-online.de">flugschule.chiemsee@t-online.de</a></p> <p><b>Flugschule Aufwind</b><br/>Trainingsleiter Hans Moitzi<br/>Trainingsgebiet: Idrosee/Italien, Monaco<br/><a href="http://www.aufwind.at">www.aufwind.at</a><br/><a href="mailto:info@aufwind.at">info@aufwind.at</a></p> | <p><b>Martin Mergenthaler/Paragliding Academy</b><br/>Trainingsleiter Chris Geist<br/>Trainingsgebiet: Gardasee/Italien<br/><a href="http://www.flugschule-mergenthaler.de">www.flugschule-mergenthaler.de</a><br/><a href="mailto:info@flugschule-mergenthaler.de">info@flugschule-mergenthaler.de</a><br/><a href="http://www.paragliding-academy.com">www.paragliding-academy.com</a><br/><a href="mailto:info@paragliding-academy.com">info@paragliding-academy.com</a></p> <p><b>Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik</b><br/>Trainingsleiter Ralf Reiter<br/>Trainingsgebiet: Gardasee/Italien<br/><a href="http://www.flugzentrum-bayerwald.de">www.flugzentrum-bayerwald.de</a><br/><a href="mailto:schorsch.hoecherl@t-online.de">schorsch.hoecherl@t-online.de</a><br/><a href="http://www.airsthetik.at">www.airsthetik.at</a>, <a href="mailto:office@airsthetik.at">office@airsthetik.at</a></p> <p><b>Flugschule Hironnelle</b><br/>Trainingsleiter: Kai Ehrenfried<br/>Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich<br/><a href="http://www.fs-hironnelle.de">www.fs-hironnelle.de</a><br/><a href="mailto:info@fs-hironnelle.de">info@fs-hironnelle.de</a></p> <p><b>Sky Club Austria</b><br/>Walter Schrempf<br/>Trainingsleiter: Walter Schrempf<br/>Trainingsgebiet: Hallstädter See<br/><a href="http://www.skyclub-austria.com">www.skyclub-austria.com</a><br/><a href="mailto:office@skyclub-austria.com">office@skyclub-austria.com</a></p> <p><b>Habis Flugsport</b><br/>Trainingsleiter Fabian Schreiner<br/>Trainingsgebiet: Vierwaldstätter See/Schweiz<br/><a href="http://www.klewenalp.de">www.klewenalp.de</a>, <a href="mailto:mail@klewenalp.de">mail@klewenalp.de</a></p> |
|---|--|

### Rechtsberatung

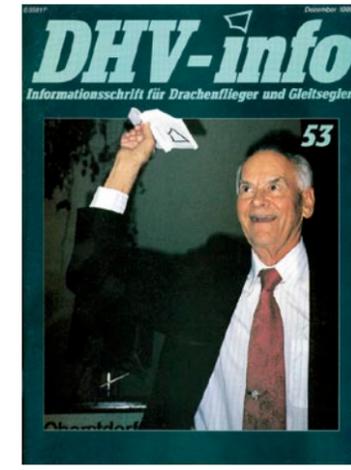
Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt und Gleitschirmflieger Dr. Eick Busz zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist freitags zwischen 17 und 20 Uhr unter Tel. 089-99650947.

### Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Horst Barthelme im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch 0661-6793480, Fax: 0661-6793491, Handy: 0171-2657578, E-Mail: [dhvschleppbuero@dhv.de](mailto:dhvschleppbuero@dhv.de)

### Nachruf Francis Rogallo ist gestorben

Der amerikanische Luftfahrt-pionier Francis Rogallo ist tot. Der Erfinder der modernen Gleitschirme und Lenkdrachen starb im Alter von 97 Jahren in Southern Shores im US-Bundesstaat North Carolina. Der auf Aerodynamik spezialisierte Ingenieur patentierte 1948 eine nur aus Stoff und Schnüren bestehende Tragfläche. Diese ermöglichte es erstmals, ohne andere Antriebe durch die Luft zu gleiten. Im Unterschied zu damaligen Rundkappenfallschirmen war sie dreieckig geformt und wurde als "Rogallo"-Dreiecksform berühmt. 1960 ernannte die US-Weltraumbehörde NASA Rogallo zum Leiter eines Forschungsprogramms. Er entwickelte dort bis Ende der 70er Jahre flexible Tragflächen, die sich beim Eintritt in die Atmosphäre selbst entfalteten.



Dear Carol, dear Norman,  
only few days ago I have found out that your beloved father and father-in-law Francis Melvin Rogallo has died.  
In the name of the German Hang Gliding Federation and as president of the European Hang Gliding and Paragliding Union I deliver our deeply felt condolences.  
We have to owe to Francis Rogallo a wonderful flying machine. I am sure that with all these thousands of hang glider pilots and paraglider pilots his name will never drop into oblivion.  
His and our beloved sport will never lose its fascination of soaring and gliding - even in distant future.

With kind regards to the whole family  
Charlie Joest, president of EHPU and DHV

### LPD-Funk Bis 2016 benutzbar

Eine erfreuliche Nachricht für die Nutzer von LPD-Funkgeräten in Deutschland. Auf Nachfrage des DHV-Schleppbüros bei der Bundesnetzagentur, Außenstelle Fulda, teilte uns der zuständige Sachbearbeiter, Herr Woditschka, mit dass keine Änderungen der Allgemeinzuteilung von SRD-Funkfrequenzen (433,05 bis 434,79 MHz), dazu gehören auch LPD-Frequenzen, vor dem Jahr 2016 seitens der Bundesnetzagentur vorgesehen sind. Die Verträge seien bis zum 31.12.2016 gültig.  
Bei Benutzung von LPD-Geräten im Ausland sind die Bestimmungen des jeweiligen Landes zu beachten.

| Geländename                    | Geländehalter  | Kontakt, Internet, Funk   |
|--------------------------------|--|---|
| 07338 Tauschwitz               | Ostthüringer HG- und GS Saalfeld e.V.  | 0170/7287230  |
| 27374 Lüdigen                  | Gleitsegelclub Weser e.V.  | 0160/91259530   |
| 32457 Porta Westfalica         | Delta-Club Wiehengebirge e.V.  | 0571/710227   |
| 35088 Eisenberg                | Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Bottenburg e.V.                                  | 0160/91815859   |
| 35415 Pohlheim                 | Drachenflieger Pohlheim e.V.   | 06403/63606<br><a href="http://www.drachenflieger-pohlheim.de">www.drachenflieger-pohlheim.de</a> , persönlich/keine Bandansage   |
| 36136 Wasserkuppe              | Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.                                    | 06654/696   |
| 38640 Rammelsberg              | Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e.V.                                   | 05321/518033<br><a href="http://www.hdgv.de/html/wetterstationhtml/wetterstation1.html">www.hdgv.de/html/wetterstationhtml/wetterstation1.html</a>  |
| 52245 Sophienhöhe              | Ostwindfreunde e.V.  | 02274/703649  |
| 55585 Duchroth                 | Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.  | 0163-9050201  |
| 57562 Sassenroth               | Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.                                       | 02744/930349  |
| 58849 Nordhelle                | GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.   | 02352/21265   |
| 64407 Erlau-Fränkisch Crumbach | Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.   | 0160/8551027  |
| 64665 Melibokus                | Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.   | 06251/983612  |
| 64678 Alter Steinbruch         | Gleitschirmflieger Lindenfels e.V.   | 0176/63307995   |
| 69198 Ölberg                   | Bergsträßler Drachenflieger e.V.   | 0174/1861382  |
| 69117 Königstuhl               | Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.V.   | 06221/4328660<br><a href="http://www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de">www.kurpfaelzer-gleitschirmflieger.de</a>   |
| 72258 Stöckerkopf              | Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.                                      | 07442/121425  |
| 72393 Schneithalde             | DFC Starzeln e.V.  | 0170/4436907  |
| 73430 Ostalbskipiste Langert   | DHC Aalen e.V.   | 0160/3282349<br><a href="http://www.wetter-aalen.de">www.wetter-aalen.de</a>  |
| 74343 Teufelsberg              | "Die""1. Hohenaslacher Flieger"" e.V."   | 07147/922156  |
| 74544 Einkorn                  | "HG-Club ""Einkorn Schwäbisch Hall"" e.V."   | 0791/4992360  |
| 74847 Finkenhof                | Delta-Club Mosbach e.V.  | 06261/670638  |
| 75325 Sommerberg               | Enztalflieger Bad Wildbad e.V.   | 07081/380212  |
| 76332 Althof                   | Die Althofdrachen e.V.   | 0170/9865064  |
| 76530 Merkur                   | Gleitschirmverein Baden e.V.   | 07221/277577  |
| 76597 Teufelsmühle             | HG+GS Teufelsflieger Loffenau e.V.   | <a href="http://www.schwarzwaldeger.de">www.schwarzwaldeger.de</a> , 433.300 MHz<br>z.Zt. Nicht in Betrieb<br><a href="http://teufelsflieger.de/webcam.php">http://teufelsflieger.de/webcam.php</a> |
| 76857 Kalmit                   | Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.  | 06322 7909533   |
| 76703 Kroichtal                | Gleitschirmclub Kroichtal e.V.   | 07250/927482<br><a href="http://www.gleitschirmclub-kroichtal.de">www.gleitschirmclub-kroichtal.de</a>  |
| 77709 Kirchberg-Spitzfelsen    | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.                                   | 07834/4594  |
| 77728 Oppenau                  | Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.  | 0157/74719248<br><a href="http://www.oppenauer-gleitschirmflieger.de">www.oppenauer-gleitschirmflieger.de</a>   |
| 77887 Schloßberg               | Gleitschirmclub Borkies Sasbachwalden e.V.   | 0163/4804883  |
| 78148 Hintereck                | Gleitsegelclub Lenticularis e.V.   | 07723/5801  |
| 79102 Schauinsland             | GSC Colibri e.V.   | 07602/1512  |
| 79183 Kandel                   | DFC Südschwarzwald e.V.  | 07681/22058   |
| 79215 Gschasi                  | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e.V.                                   | 0171/9004833  |
| 79410 Hochblauen               | Hängegleiter Club Region Blauen e.V.   | 07632/828088  |
| 79736 Rickenboch               | Delta-Club Condor e.V.   | 07762/523495<br><a href="http://www.wetter-wehr.de">www.wetter-wehr.de</a>  |
| 83122 Hochries                 | Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e.V.  | 08032/8805  |
| 83661 Braunneck                | Lenggrieser Gleitschirmflieger   | 08042/503015<br><a href="http://www.braunneck-bergbahn.de/sommer/webcam.html">www.braunneck-bergbahn.de/sommer/webcam.html</a>  |
| 83700 Wallberg                 | DGC Tegernseer Tal e.V.  | 0160/96643891   |
| 87459 Breitenberg              | Ostallgäuer HG- und GS Marktberdorf und STRATOS - Pfront'ner Gleitschirmflieger e.V. | 0171/8120340  |
| 93339 Jachenhausen             | 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.                                    | 0160/7841232  |
| 93453 Hoher Bogen              | 1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.  | 09947/2452  |
| 93462 Osser                    | 1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.  | 0160/3523936  |
| 94541 Büchelstein              | DGC Bayerwald e.V.   | 09908/891191  |
| 96364 Radspitze                | Nordbayrische Drachenflieger e.V.  | 0151/22723706   |
| 96743 Zopten                   | Gleitschirmverein Rennsteig e.V.   | 0151/10388980   |
| 83346 Hochfelln                | Hochfelln-Flieger Bergen e.V.  | <a href="http://www.hochfellnflieger.bergen.de/">www.hochfellnflieger.bergen.de/</a>  |
| 73430 Ostalbskipiste Langert   | DHC Aalen e.V.   | <a href="http://www.wetter-aalen.de">www.wetter-aalen.de</a>  |

## ICARO Paragliders Neuer Fliegeroverall für „Sie + Ihn“



Rechtzeitig zum Herbstbeginn bringt ICARO Paragliders einen neuen Overall auf den Markt, der Kundenwünsche und jahrelange Erfahrung im Gleitschirmsport vereint. Integrierte Handwärmer und eine Fußhalterung sind auf Piloten abgestimmt. Für komfortables Anziehen des Overalls sorgt ein beidseitig zu öffnender Mittelreißverschluss. Handy- und Funktasche, zwei seitliche Eingriffstaschen, Verstärkungen auf den Knien und ein Gummizug in der Hüfte ergänzen die Funktionalität. Mehr Informationen unter [www.icaro-wings.de](http://www.icaro-wings.de) oder +49(0)8034-909700.



## Gleitschirmfliegen Ein Buch für Anfänger und Profis

Toni Schlager, Gleitschirmflieger der ersten Stunde, hat mit dem Buch Gleitschirmfliegen, Bruckmann Verlag, ein Nachschlagewerk für Anfänger wie für fortgeschrittene Piloten geschaffen. Es enthält die Geschichte des Gleitschirmfliegens, Meteorologie, Aerodynamik, Ausrüstung und Streckenflugtipps. 180 Bilder und Grafiken zeigen Starttechniken, Flugmanöver, Groundhandlingübungen und den Schlepp. Für 19,90 Euro im Buchhandel.

## ActiveFly-Simulator Positive Bewertung

Auf der jährlichen Sitzung des europäischen Komitees für Training und Sicherheit (ESTC) der EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) in der Tschechischen Republik führte Ulrich Rüger die neueste Version seines ActiveFly-Simulators vor. Alle anwesenden Ausbildungs- und Sicherheitsreferenten der nationalen Verbände, u.a. aus Deutschland (DHV), der Schweiz (SHV/FSVL), Italien (FIVL), Frankreich (FFVL), Großbritannien (BHPA) und der Tschechischen Republik (LAA), waren davon überzeugt, dass der Simulator extrem realistisch ist. Weitere Infos, Link zum Simulator-Video und Trainings-Termine unter [www.ActiveFly.com](http://www.ActiveFly.com)



## Sinnvoller Begleiter in brenzlichen Situationen Kappmesser

Die Firma Freiflieger hat ein neues Kappmesser ins Sortiment aufgenommen, das gut für den Gleitschirmsport geeignet ist. Vor allem bei einer Wasserlandung, der Bergung von Verunfallten oder bei gefährlichen Komplikationen mit Hauptschirm und Retter kann das Kappmesser ein äußerst nützliches Werkzeug sein. Ein fester Griff und "ein kurzer Schnitt" sind die Aufgaben eines Profi-Messers im Flugsport. Die hochwertige Cordura-Hülle hat einen extra großen Klettverschluss zur schnellen Öffnung im Notfall und ist zusätzlich mit einem Haltering oder einer Lasche zum Aufnähen am Brustgurt ausgestattet. Preis inkl. Cordura-Hülle und Versand: 36,- Euro, bestellen unter [www.freiflieger.eu](http://www.freiflieger.eu)

## Neue Gleitschirmschule WAY-OF-FLY.COM im Nahetal

Im rheinland-pfälzischen Bad Kreuznach freut sich Ausbildungsleiter Ralf Pantak auf seine Flugschüler. Die „Fulltime“-Schule bildet Piloten ab sofort mit modernster Ausrüstung an Hang und Winde vom Schnupperkurs bis zur Streckenfluglizenz in kurzer Zeit professionell aus. Kontakt: 0671-9289380, 0171-3343343, E-Mail: [info@way-of-fly.com](mailto:info@way-of-fly.com)



## 11-Photosynth

### Spielzeug für fotografierende Piloten

Für alle, die im Flug in großer Anzahl Fotos machen, gibt es eine interessante Seite für verregnete Tage. Eine schnelle Internetverbindung und ein kleines Plugin vorausgesetzt hat man mittels „Photosynth“ die Möglichkeit, den Flug beliebig nachzufliegen. Ist die Seite aufgerufen, entsteht eine dreidimensional wirkende Landschaft aus Punkten, in der man sich mittels der Maus umsehen kann. Hat man eine interessante Position gefunden, erscheinen die aus dieser Perspektive richtigen Fotos. Ein umflogener Berg kann auf diese Weise virtuell umrundet werden, einen kleinen Bergsee kann man sich noch mal genau heranzoomen ... Besser und individueller als das mit Google Earth möglich wäre. Mehr Infos unter <http://photosynth.net>



## Grenzenlos über die Alpen Garmin TransAlpin

Garmin bringt erstmals eine grenzübergreifende digitale topografische Karte des östlichen Alpenraums auf den Markt, die „Garmin TransAlpin“. Sie deckt Teile Süddeutschlands, der Schweiz, Österreichs, Italiens und Sloweniens ab. Erstmals kann man einen Alpencross oder grenzüberschreitende Touren machen, ohne mehrere Karten für die einzelnen Länder kaufen und installieren zu müssen. Die „TransAlpin“ wendet sich primär an Bergsportler und Skitourengeher aber auch an Drachen- und Gleitschirmflieger. Die „Garmin TransAlpin“ kommt auf DVD (inklusive der neuen Kartensoftware „BaseCamp“ für den Einsatz auf PC / Mac) zusammen mit einer vorbespielten microSD-Karte. Sie ist voraussichtlich ab November 2009 für 199,- Euro im Fachhandel erhältlich. Weitere Informationen gibt es unter [www.garmin.de](http://www.garmin.de).

## Gin Gliders Neuer Vertrieb Deutschland und Österreich

Nach vielen Monaten intensiver Verhandlungen bietet Gin Gliders in Deutschland und Österreich sein neues Vertriebssystem an. Vier Flugschulen in Deutschland und drei Flugschulen in Österreich sind exklusive Ansprechpartner für Gin Kunden. Dort können alle aktuellen Produkte der Fima Gin getestet und erworben werden.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Oase Flugschule               | 08326-38036, <a href="http://www.oase-paragliding.com">www.oase-paragliding.com</a>      |
| Süddeutsche Gleitschirmschule | 08641-7575, <a href="http://www.einfachfliegen.de">www.einfachfliegen.de</a>             |
| Paragliding Tegernsee         | 08022-2556, <a href="http://www.paraglidingtegernsee.de">www.paraglidingtegernsee.de</a> |
| SKY-TEAM PARAGLIDING          | 07224-993365, <a href="http://www.sky-team.de">www.sky-team.de</a>                       |
| Flight Connection Arlberg     | +43(0)5524-8439, <a href="http://www.fca.at">www.fca.at</a>                              |
| Flugschule Aufwind            | +43(0)3687/81880, <a href="http://www.aufwind.at">www.aufwind.at</a>                     |
| Flugschule Ternberg           | +43(0)664-4108408, <a href="http://www.flugsport.com">www.flugsport.com</a>              |

## Softshell von NOVA Hose wie Jacke

Nach der erfolgreichen Einführung einer Softshell-Pilotenjacke folgt der zweite Streich: eine Softshell-Hose speziell für Gleitschirmflieger. Auch sie wird aus absolut winddichtem und sehr Wasserdampf durchlässigem Funktionsmaterial gefertigt. Entwickelt wurde sie gemeinsam mit Charly-Produkte. Es gibt zwei Versionen: eine Hose im NOVA-Design und eine Weitere in der neutralen Charly-Version. Die Softshell Pant gibt es in den Größen S bis XL zu einem empfohlenen Verkaufspreis von 149 Euro bei NOVA-Flugschulen, im NOVA-Shop ([www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)) oder in der Charly-Version bei [www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)



## Renschler CoMo mit Navigation

Seit kurzem steht die neue Navigationssoftware für alle CoMo-Fluginstrumente mit Add-On-GPS kostenlos zum Download auf der Homepage zur Verfügung. Die Software erweitert die Funktionen um 15 markierbare Wegpunkte (WP), Entfernung zum WP, erforderlichen Gleitzahl zum WP, Höhe über dem WP und die Kursabweichung. Die neuen Funktionen sind direkt in das gut ablesbare Display integriert und lassen sich intuitiv bedienen. Infos und Download unter [www.renschler.de](http://www.renschler.de)





## Neu mit DHV-Musterprüfung

### U-Turn Obsession II S



Der Gleitschirm U-Turn Obsession II S des deutschen Herstellers U-Turn hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de). Testbericht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.

### U-Turn Obsession II M



Der Gleitschirm U-Turn Obsession II M des deutschen Herstellers U-Turn hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de). Testbericht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.

### Team 5 Blue Two



Der Gleitschirm TEAM 5 Blue Two des österreichischen Herstellers AIRsport 2000 hat die Musterprüfung des DHV in den Varianten Zip open und closed mit Klassifizierung 1-2 GH, Biplace erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.team5.at](http://www.team5.at). Testberichte auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.

### U-Turn Obsession II L



Der Gleitschirm U-Turn Obsession II L des deutschen Herstellers U-Turn hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung 1-2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de). Testbericht auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.

### Team 5 Blue Mountain



Der Gleitschirm TEAM 5 Blue Mountain des österreichischen Herstellers AIRsport 2000 hat die Musterprüfung des DHV in den Größen XS, S und M mit Klassifizierung 1-2 GH erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.team5.at](http://www.team5.at). Testberichte auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.

### BM 2 Compact

Die Schleppwinde BM 2 Compact des deutschen Hersteller Mohaupt Wärmedienst u. Montageservice hat die Musterprüfung des DHV erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter [www.schleppwinde-online.de](http://www.schleppwinde-online.de). Technische Daten auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) in Technik.



**CFK-Kufen**  
für  
Atos  
Icaro  
Aeros  
Wills Wing  
[www.fluggeraete-zubhoer.de](http://www.fluggeraete-zubhoer.de)  
Tel.: 037603/8964



**flugpark-olymp.de**  
Tel.: 0030 6972 453495

darf ich endlich  
aufstehen?

it's in your nature **ADVANCE** [advance.ch](http://advance.ch)

darf ich endlich  
los gehen?

wenn dir das Fliegen  
angeboren ist  
fühlst du dich jeden Morgen  
wie ein kleines Kind

das hinaus gehen will  
um zu spielen

Michael Gebert am Salzburger Schloss.



FOTO RED BULL



Startplatz auf Klewenalp bei Beckenried, Zentralschweiz.

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

GASTEINER TAL

# Relaxen und Fliegen

Mitten im Nationalpark Hohe Tauern liegt in hohe Berge eingebettet ein kleines Paradies: das Gasteiner Tal.

TEXT KARSTEN KIRCHHOFF FOTOS KARSTEN KIRCHHOFF / SYLVIA KIRCHHOFF

Grundlage sämtlichen Lebens und einer faszinierenden Idylle ist das klare Bergwasser. Entlang des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, etwa 40 Kilometer langen, Tales plätschert das kühle Nass von den schneebedeckten Gipfeln der Hohen Tauern, rauschend, an manchen Stellen gar tosend, das ausgewaschene Flussbett der Gasteiner Ache entlang. Es ist das längste Seitental der Hohen Tauern.

Immer wieder findet man seichte Uferfleckchen, an denen man seine Hände in das rauschende Wasser tauchen und klares Quellwasser trinken kann. An der spektakulärsten Stelle, im Ortszentrum von Bad Gastein, stürzt sich die wagemutige Ache in 3 Stufen insgesamt 341 Höhenmeter in die Tiefe. Ein atemberaubendes Motiv vieler berühmter Maler, Dichter und Fotografen. Ein unbedingtes Muss ist auch der Besuch einer der zahlreichen Thermalquellen. Schließlich genießt das Tal durch die heilenden Quellen seinen weltbekannten Ruf ([www.alpentherme.com](http://www.alpentherme.com)). Zudem bietet der Gasteiner See eine herrliche Erfrischung. Wobei wir beim Thema wären. Neben hervorragenden Wintersportmöglichkeiten in der kalten Jahreszeit bietet das Tal vor allem Eins: Erstklassige

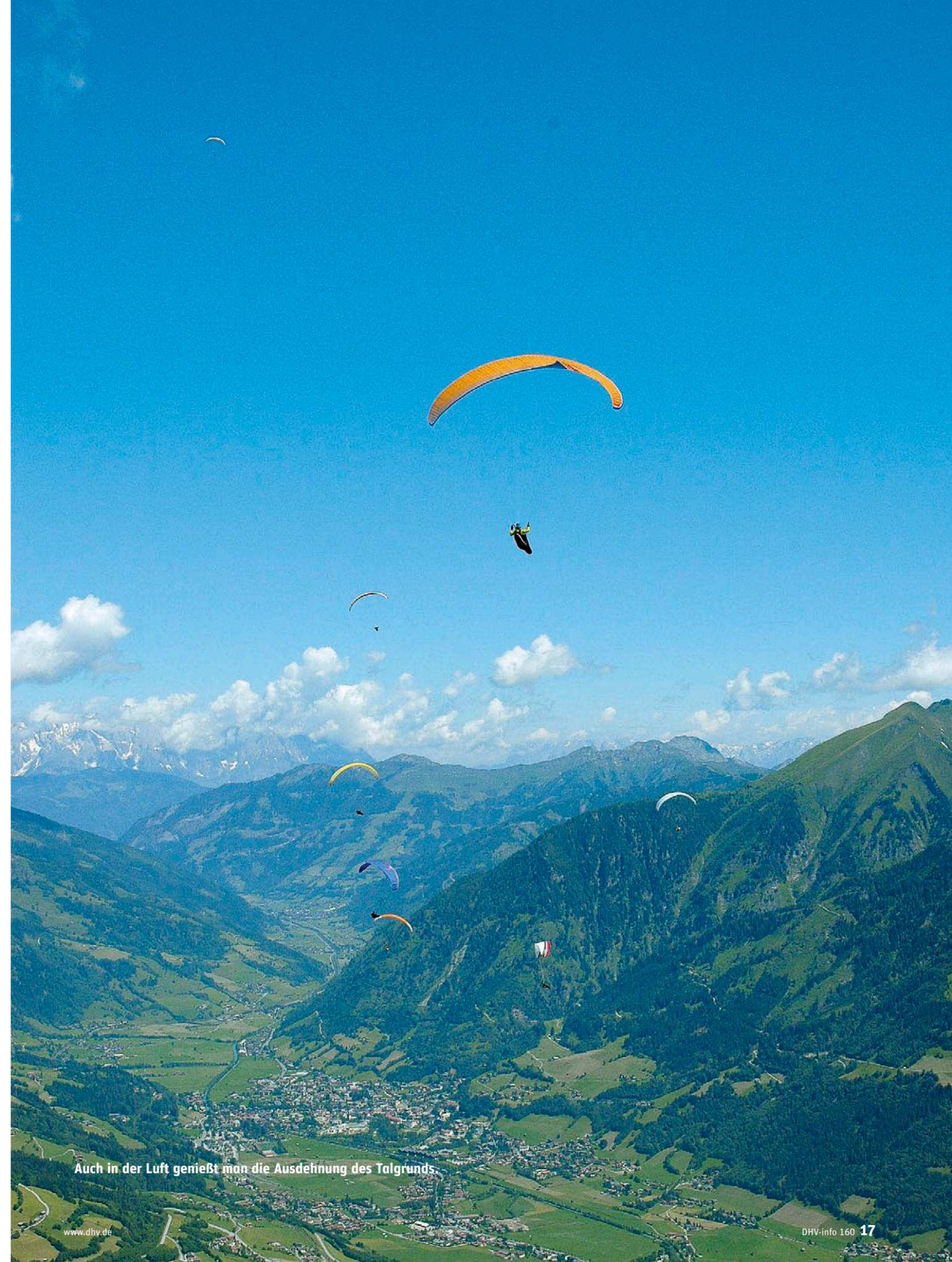
Startplätze für Drachen und Gleitschirme, die einen idealen Einstieg in ausgedehnte Streckenflüge eröffnen.

## Fulseek

Dorfgastein, am Eingang des Gasteinertals gelegen, hat sich trotz des zunehmenden Tourismus seinen Dorfcharakter bis heute bewahrt. Von hier aus erschließt die Dorfgasteiner Bergbahn über zwei Sektionen das Fulseek und die Startplätze für Drachen- und Gleitschirmflieger rund um die Gipfelstation. Als Erstes fällt einem beim Verlassen der Bergstation die Holzrampe ins Auge, die den Drachenfliegern als „Absprungstelle“ bei Wind aus östlichen Richtungen dient. Für geübte Gleitschirmpiloten gibt es nur einen kleinen, östlich ausgerichteten Startplatz auf dem Bergrücken nördlich der Bergstation. Ohnehin ist der Berg bei Wind aus westlichen Richtungen besser geeignet. Dann können Dra-

chen und Gleitschirme auf der Skipiste (nur im Sommer) am Ende der Liftrassen nordwestlich unterhalb der Bergstation starten. Von hier ist ein Umfliegen des Bergrückens wie von den Oststartplätzen nicht erforderlich. Im Winter, bei Skibetrieb, ist ein Start Richtung Westen etwa 200 Meter nördlich der Bergstation möglich. Wer früh am Tage in Streckenflüge einsteigen möchte, ist allerdings am Stubnerkogel besser aufgehoben. Dennoch sind auch im späteren Tagesgang durchaus beachtliche Strecken vom Fulseek aus möglich. Relativ einfach und häufig befliegen ist die Strecke taleinwärts Richtung Bad Gastein entlang der Westflanken. Gleitschirmen bieten sich in Dorfgastein zwei Landemöglichkeiten. Geübte können direkt auf einer geeigneten Wiese unterhalb des Parkplatzes an der Talstation einschweben. Auf Häuser, Bäume und eine Stromleitung sollte man jedoch peinlichst Acht geben. Ein weiterer Landeplatz, gleichzeitig der Hauptlandeplatz für Drachen, befindet sich neben der Bundesstraße Richtung Bad Hofgastein, etwa zwei Kilometer von der Talstation entfernt. Im Gelände und bei Streckenflügen sollten unbedingt die Jagd-, Wild- und Vogelschutzgebiete rund ums Fulseek beachtet werden.

**Bad Gastein: Enge, verwinkelte Gassen, historische Bauwerke und romantische Plätze. Stein für Stein in mühsamer Kleinarbeit an die steilen Berghänge gepresst. Orte mit erfrischendem Nass laden zum Verweilen ein.**



Auch in der Luft genießt man die Ausdehnung des Talgrunds.



### Geländebeschreibung Fulseck

**Gemeinde:** Dorfgastein, **Eignung:** GS + HG, **Art:** Thermik + Soaring, **Charakter:** einfach - mittel, **Höhenunterschied:** ca. 1.125 m

**Anfahrt:** Von der Bundesstraße 167 in Dorfgastein der Beschilderung zur Bergbahn/Solarbad folgen.

**Auffahrt:** Mit der Fulseckbahn bis zur Gipfelstation. Die Bergbahn befindet sich neben dem Solarbad ([www.solarbad.com](http://www.solarbad.com)).

**1. Startplatz:** O, HG, Rampe, 1.997 m NN, N 47° 14' 03,49" O 013° 08' 53,01", Startrampe südlich neben der Bergstation.

**2. Startplatz:** NW-SW, GS + HG, 1.999 m NN, N 47° 14' 07,31" O 013° 08' 50,79", Startwiese direkt neben der Berstation. Im Winter ca. 200 Meter nördlich der Piste. Starten bei Skibetrieb auf der Piste verboten.

**3. Startplatz:** O, GS, 2.015 m NN, N 47° 14' 07,59" O 013° 08' 53,70" Steiler Startplatz auf dem Bergrücken hinter dem Weststartplatz. Nur für Geübte. **Achtung:** Von den Ost-Startplätzen aus muss der Bergrücken umflogen werden.

**Flug:** Aufgrund der Ausrichtung vor allem ein Nachmittagsflugberg mit großflächiger Nachmittagsthermik und einem herrlichen Flugpanorama. **Streckenflugmöglichkeiten:** Streckenflüge sind ab dem Frühjahr entlang des Gasteinertales problemlos möglich. Strecken ins Pinzgau Richtung Zell am See werden ebenso geflogen.

**1. Landeplatz:** GS, 859 m NN, N 47° 14' 43,53" O 013° 06' 31,25". Kleine, leicht ansteigende Landewiese am Ende des Parkplatzes, unterhalb der Talstation. Der Landeplatz ist von Häusern, Stromleitungen und Bäumen umgeben. Nur für Geübte. Rechtslandevolte vorgeschrieben. Position über dem Schwimmbad. Gegenanflug über den Parkplatz, Queranflug vor den Stromleitungen, Endanflug Richtung Norden. Bei Südwind und starken West/Nordwestwind LP 2 anfliegen. Schirme am Rande der Landewiese zusammenlegen. **2. Landeplatz:** HG + GS, 826 m NN, N 47° 13' 28,34" O 013° 06' 33,25" Clublandeplatz "Dorfgasteiner Thermikgeier". Großer Landeplatz, bevorzugt für Drachen, linker Hand vor Harbach, neben der Bundesstrasse 167 Richtung Bad Hofgastein. Bis zur Talstation etwa zwei Kilometer. Linkslandevolte vorgeschrieben. Bahngleise und Hochspannungsleitung nicht überfliegen.

**Besonderheiten:** Abstand zu Seilbahnen einhalten. Mischflugbetrieb von Drachen und Gleitschirmen. Im Frühjahr starke Thermik möglich. Jagdgebiet Artlör mit mindestens 300 Metern über Grund (2.300 m MSL) überfliegen. Flugverbote über Naturschutzgebiet Paarseen-Schuhflicker und Heukareck beachten. Generelles Flugverbot über Vogelschutzgebiet Rauris und Nationalpark Hohe Tauern beachten.

**Start-/Landegebühren:** im Liftpreis enthalten. Einzelfahrt 18.-, Euro, Tageskarte 20.- Euro.

**Bergbahn:** Dorfgasteiner Bergbahnen AG Tel: +43/6433/7223-0, [office@dorfgastein-bb.at](mailto:office@dorfgastein-bb.at), [www.skigastein.com](http://www.skigastein.com). Bitte Fahrzeiten vorab erfragen.

### Schloßalm

Folgt man der Gasteiner Ache entgegen ihrer Strömungsrichtung in südlicher Richtung gen Bad Gastein, erreicht man nach wenigen Kilometern den Ort Bad Hofgastein. Bad Hofgastein zählt heute zu den führenden Kur- und Tourismusorten Österreichs. Der Ort liegt an der breitesten und sonnigsten Stelle des Gasteinertals. Er bietet seinen Gästen im Sommer und Winter ein attraktives und reichhaltiges Kultur- und Freizeitangebot. Die Talstation der Schloßalmbahn liegt unübersehbar direkt neben der Bundesstraße. Ein Schrägaufzug erklimmt den ersten Bergrücken. Anschließend überwindet eine Seilbahn die restlichen Höhenmeter bis zur kleinen Scharte mit dem Bergrestaurant. Der Startplatz befindet sich in gut 2.050 Meter Seehöhe an einem Wiesenrücken südlich der Bergstation. Die Wiese ist gleichmäßig Richtung Osten geneigt. Durch die östliche Ausrichtung ist die Schloßalm für Vormittagsflüge genau das richtige Ziel. Streckenflüge sind von hier aus allerdings nur schwer realisierbar. Es gibt derzeit keinen offiziellen Landeplatz.

### Geländebeschreibung Schloßalm

**Gemeinde:** Bad Hofgastein

**Eignung:** GS, **Art:** Soaring + Thermik, **Charakter:** mittel, **Höhenunterschied:** ca. 1.190 m

**Anfahrt:** Neben der Bundesstraße 167 Richtung Bad Gastein liegt rechter Hand die Talstation der Bergbahn.

**Auffahrt:** Von Bad Hofgastein mit der Schloßalmbahn (Schrägaufzug und Seilbahn) bis zur Gipfelstation.

**Start:** O, SO; GS; 2.037 m NN, N 47° 09' 15,08" O 013° 03' 39,86". Startwiese schräg unterhalb der Bergstation.

**Flug:** Aufgrund der Ausrichtung vor allem ein Vormittagsflugberg.

**Streckenflugmöglichkeiten:** Durch seine östliche Ausrichtung sind nur bedingt Streckenflüge möglich.

**Landung:** Es gibt derzeit keinen offiziellen Landeplatz

**Besonderheiten:** Abstand zu Seilbahnen einhalten. Liftseile mit mind. 50 m überfliegen.

**Bergbahn:** Schlossalmbahn Gasteiner Bergbahnen AG Tel. +43/6432/6455-0, e-mail: [info@skigastein.com](mailto:info@skigastein.com), [www.skigastein.com](http://www.skigastein.com), 30. Mai - 26. Oktober 2009, täglich.

**Steile Berghänge und große Wiesenflanken bieten beste Startmöglichkeiten. Staugefahr gering! Autobahnen für Wanderer und die gute Beschilderung locken Naturliebhaber.**

### Stubnerkogel

Weltkulturort und zentraler Ort des Tales ist Bad Gastein. Sein charakteristisches Ortsbild mit den wunderschönen Bauten aus der "Belle Epoque" fügt sich harmonisch in die Landschaft ein. Am südlichen Ortsende befindet sich neben dem Bahnhof der Zugang zur Stubnerkogelbahn. Mit ihr ist man in knapp fünfzehn Minuten 1.000 Meter über Bad Gastein. Vom optisch unscheinbaren Stubnerkogel kann man einen herrlichen Rundblick auf die umliegenden Gipfel der Hohen Tauern genießen. Nördlich der

Bergstation befinden sich die Startplätze Richtung Ost und Nord/Nordwest im Bereich des Sendemastes. Der Ost-Startplatz lädt mit Blick auf den Graukogel bereits früh am Tage zum Einstieg in die relativ sicheren Thermikquellen ein. Von hier aus wurde auch das erste 200 km FAI Dreieck mit dem Gleitschirm geflogen. Der Nordstartplatz ist eine leicht geneigte Wiese hinter dem Sendemasten. Die meisten Streckenflüge führen morgens entlang der Ostflanken das Gasteinertal entlang und anschließend weiter ins Pinzgau. Wer nicht auf Strecke geht, dem steht der offizielle Landeplatz am südwestlichen Ortsende von Bad Gastein zur Verfügung. Bei Südwind sollte man diesen Berg generell meiden, da er durch die umliegenden, hohen Berge im Lee liegt.

### Geländebeschreibung - Stubnerkogel

**Gemeinde:** Bad Gastein, **Eignung:** GS + HG, **Art:** Thermik, **Charakter:** mittel, **Höhenunterschied:** ca. 1.125 m

**Anfahrt:** Bundesstraße 167 bis Bad Gastein.

**Auffahrt:** Mit der Stubnerkogelbergbahn bis zur Gipfelstation. Die Talstation liegt direkt neben dem Bahnhof in Bad Gastein.

**1. Startplatz:** O; GS + HG; 2.219 m NN; N 47° 06' 49,0" O 013° 05' 57,1". Wellige Startwiese unterhalb des Sendemastes.

**2. Startplatz:** NW/N, GS + HG, 2.212 m NN, N 47° 06' 50,54" O 013° 05' 55,67" Flacher Wiesenstartplatz auf der Rückseite des Sendemastes.

**Flug:** Hervorragender Streckenflugberg. Durch die Ausrichtung sind frühe Starts möglich.

**Streckenflugmöglichkeiten:** Streckenflüge sind ab dem Frühjahr entlang des Gasteinertales problemlos möglich. Größere Strecken werden vor allem ins Pinzgau geflogen.

**Landung:** GS + HG, 1.089 m NN, N 47° 05' 47,7" O 013° 07' 24,7". Große Landewiese rechter Hand am Ortsausgang von Bad Gastein Richtung Sportgastein. Achtung - liegt bei Südwind im Lee. Vom Landeplatz führt ein Fußweg entlang der Gasteiner Ache in ca. 10 Minuten zur Talstation. Für Außenlandungen in den nicht gemähten Wiesen ist eine Landegebühr von 10.- Euro im Gasthaus Bäckerwirtsgut zu hinterlegen.

**Besonderheiten:** Abstand zu Seilbahnen einhalten. Mischflugbetrieb von Drachen und Gleitschirmen. Im Frühjahr starke Thermik möglich.

**Start-/Landegebühren:** 2.- Euro Bergbahn Gasteiner Bergbahnen AG, Tel. +43/6432/6455-0, [info@skigastein.com](mailto:info@skigastein.com), [www.skigastein.com](http://www.skigastein.com). Durch den Neubau der Stubnerkogelbahn ist diese in der Sommersaison 2009 nicht in Betrieb.

### Allgemeine Informationen:

**Anreise:** von München (ca. 2,5 Std.) oder Salzburg (ca. 1 Std.) über die Tauernautobahn A10

**Campingplätze:** [www.camping-bertahof.at](http://www.camping-bertahof.at), [www.kurcamping-gastein.at](http://www.kurcamping-gastein.at), [www.pub-gastein.at](http://www.pub-gastein.at)

**Unterkünfte:** [www.gastein.com/de-unterkuenfte\\_gastein-index.htm](http://www.gastein.com/de-unterkuenfte_gastein-index.htm), [www.packages.at](http://www.packages.at)

**Kontakt:** Fliegerclub Gastein, Dorfplatz 1 A-5640 Bad Gastein, [www.fetzenflieger.at](http://www.fetzenflieger.at),

**Fliegertreff:** Gasthaus Bäckerwirtsgut in Bad Bruck, nahe Golfplatz

**Tandemflüge:** Tandemflying-Gastein, Alois Grugger Tel: +43/(0)664/4232322,

[www.tandem-flying.com](http://www.tandem-flying.com), Karte: mayr Karte Gasteinertal Nr. 79 M 1:35.000,

**Webcam:** [www.gastein.com/de-gasteinertal-bad\\_hofgastein-webcams.htm](http://www.gastein.com/de-gasteinertal-bad_hofgastein-webcams.htm),

[www.gastein.com/de-gasteinertal-dorfgastein-webcams.htm](http://www.gastein.com/de-gasteinertal-dorfgastein-webcams.htm)

**Wetter:** [www.bergfex.at](http://www.bergfex.at), [www.wetter.at](http://www.wetter.at), [www.austro-control.at](http://www.austro-control.at)

**Infomaterial:** Kur- und Tourismusverband Bad Gastein A-5640 Bad Gastein

Tel: +43/6432/3393-560, Fax: -537, [info@badgastein.at](mailto:info@badgastein.at), [www.gastein.com](http://www.gastein.com)

**Freizeitmöglichkeiten:** Wandern, Radfahren, Mountainbiken, Schwimmen, Rafting, Canyoning, Skifahren, Tennis, Langlaufen, Golf, u.v.m.

**Weitere Fluggelände:** Schmittenhöhe - Zell am See, Bischling - Pfarrwerfen

Anmerkung: In den beschriebenen Fluggebieten können sich Start- und Landeplätze ändern. Aktuelle Informationen entnehmen bitte aus der Website des ortsansässigen Clubs, dem Fliegerclub Gastein. [www.fetzenflieger.at](http://www.fetzenflieger.at)

RED BULL-XALPS 2009

# Chrigel Maurer - Champ aller Klassen!



Keine Übertreibung – noch nie hat ein Athlet im Gleitschirmsport so viele unterschiedliche Erfolge errungen.

INTERVIEW BENEDIKT LIEBERMEISTER



Freudestrahlender Sieger  
Chrigel Maurer

Chrigel Maurer wurde Europameister, gewann als erster Pilot dreimal hintereinander den Gesamtworld-Cup, war 2007 Überraschungssieger der Schweizer Drachenseisterschaft und schaffte im Mai dieses Jahres mit 210 Überschlägen einen neuen Infinity-Weltrekord.

Am 29. Juli hat er nach 9 Tagen, 23 Stunden und 54 Minuten das Ziel der Red Bull X-Alps in Monaco erreicht. Neuer X-Alps Rekord!

Die Fakten: Chrigel flog 999 km weit und musste 1.376 km laufen. Dabei legte er zu Fuß 34.890 Höhenmeter zurück. 42,17 Stunden war er in der Luft, durchschnittliche Geschwindigkeit 23,7 km. 87,332 Stunden rannte er und 100 Stunden gönnte er sich Ruhe. Nur dem Zweiten, Alex Hofer, seinem Schweizer Clubkameraden und

selbst zweifacher X-Alps Sieger, gelang es einen Tag später als Einzigen das Ziel zu erreichen.

**Chrigel, Du hast Geschichte geschrieben. Bist in Rekordzeit von Salzburg nach Monaco gerast. Das wird Dir so schnell Niemand nachmachen. Was ist Dir durch den Kopf gegangen, als Du in Monaco am Strand gelandet bist?**

Eigentlich war es mein Ziel, das Meer zu erreichen. Aber als ich von den hohen Bergen bis an den Strand gleiten konnte, das war schon überwältigend. Durch den Kopf ging mir „ich habe es geschafft“.

**Du hast einzigartige Erfolge im Wettkampfsport erreicht, bist unglaubliche XC-Strecken geflogen und hältst den Rekord im Infinity**

**Tumbling beim Akro. Wie hast Du diese Vielseitigkeit beim Fliegen erreicht?**

Kann ich nicht genau sagen. Mir hat das Fliegen mit dem Gleitschirm immer viel Freude bereitet. Auch suchte ich die Abwechslung, im Sommer Streckenfliegen und im Winter Akro.

**Bei den Red Bull X-Alps musst Du auch noch über eine außerordentliche Kondition verfügen. Bist Du als Training zum Akrofliegen auf den Berg gelaufen?**

Tatsächlich ging ich auch mit dem Akroschirm den Berg hoch. Aber auch mit den Skiern, Rollerblades oder mit dem Bike habe ich mich bewegt.

**Du hast Dir mit Deinem Clubkameraden Alex Hofer ein atemberaubendes Rennen geliefert. Wann warst Du sicher, dass Du gewinnst?**

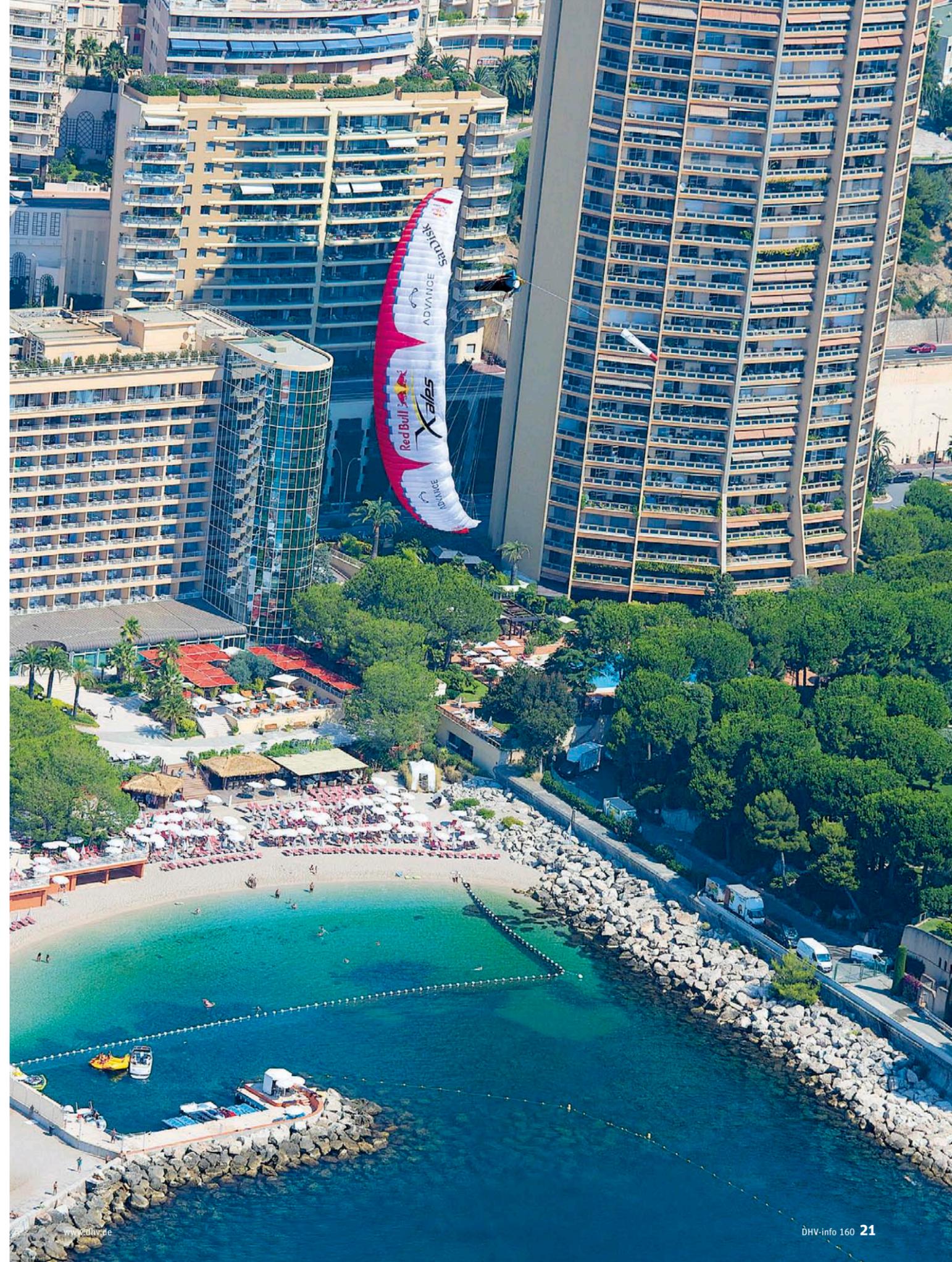
Sicher war ich erst, als ich auf dem Mt. Gros ankam. Auf dieser Reise ans Meer kann man nie wissen, was Einen erwartet. Beim Aufstieg zum Mt. Gros schaute ich besonders genau auf den Wanderweg, um nicht noch auf eine Schlange zu treten.

**Auf welchen Streckenabschnitten hast Du den entscheidenden Vorsprung errungen? Was waren die Schlüsselstellen für Deinen Sieg?**

Das ist schwer zu sagen, wir hatten andere Wetterverhältnisse als die Hinteren.... Aber am zweiten Tag hob ich als Erster von der Schmittenhöhe ab und landete am Abend bei Brunneck als Letzter. Das war eine Vorentscheidung. Als ich am dritten Tag den Wendepunkt um Marmolada bis nach Bozen fliegen konnte, war der Vorsprung da.

Den endgültigen Vorsprung konnte ich jedoch

FOTOS REDBULL (2), MICHAEL GEBERT (3)





in Frankreich von Chamonix aus herausfliegen, da ich thermisch gute Bedingungen vorfand.

Entscheidend war auch, dass ich perfektes Material von Advance, Lowa und Haglöfs hatte. In der Luft denke ich schon einen Vorteil gehabt zu haben, da mein Omega den anderen überlegen war. Dies machte sich gerade bei diesen stabilen und windigen Verhältnissen noch positiver bemerkbar.

**Die Bedingungen zum Fliegen waren alles andere als gemütlich. Welcher Flug war am anspruchsvollsten, welcher am schönsten?**

Anspruchsvoll war es eigentlich jeden Tag, entweder hatte es fast keine Thermik oder lästigen Gegenwind. Für mich waren der Flug vom Gletscher in Zermatt nach Visp sowie der letzte Flug über 112 km von den Bergen bis ans Meer die schönsten.

**Dein Supporter ist Bergführer und Psychologe. War dieser Umstand mitentscheidend für den Sieg?**

Thomas hatte mich nicht nur während dem Rennen, sondern auch vorher immer voll unterstützt. Ohne ihn hätte ich nicht über die Gletscher gehen können, da hatte ich ganz klar Vorteile!

**Du hast alles erreicht, was im Gleitschirmsport möglich ist! Wie geht's weiter?**

Grundsätzlich habe ich immer noch eine riesen Freude am Fliegen. Ich möchte mich noch viele Jahre unfallfrei in der Luft aufhalten können und Neues ausprobieren. Mein Sohn kommt jedoch in ein Alter, wo wir es zusammen sehr gut haben, meine Familie ist mir sehr wichtig!

**Vielen Dank, Chrigel, noch viele schöne und unfallfreie Flüge!**



Michael beim Start

**Gute Leistung: Der Deutsche Michael Gebert**

Race Director Steve Cox bezeichnete das Rennen 2009 als die härtesten Red Bull X-Alps in der Geschichte. Gegenwind, turbulente Thermik, Flüge am Limit, Sturm, Regen, Hitze, unwegsames Gelände, blutende Blasen und Schlafmangel verlangte den Athleten das Äußerste ab. 12 Teilnehmer mussten aufgeben oder wurden aus dem Rennen genommen.

Als einziger deutscher Teilnehmer war Michael Gebert zum Rennen gemeldet. 2005 nahm er zum ersten Mal teil und kam auf den 5. Platz. 2007 zwang ihn ein entzündeter Fußknöchel aufzugeben. 2009 erkämpfte er sich den 6. Platz.

**Michael, ich gratuliere zu Deinem Erfolg. Du hast den Mont Blanc umrundet und bist in die verlängerte Zielgerade auf Monaco eingebogen, bevor das Rennen am 31.7. um 11:27 Uhr gestoppt wurde. Was hast Du in dem Moment empfunden?**

In dem Moment bin ich nur noch in den Straßengraben gefallen und war einfach froh, dass es vorbei ist, ich meine Augen zu machen kann und nicht mehr gehen muss! Dass ich Monaco nicht mehr erreiche innerhalb des Limits, war ja schon vorher klar, daher war in dem Moment die „kleine Enttäuschung“ darüber nicht so schlimm. In dieser letzten Nacht war ich ab halb drei in der früh unterwegs und war daher nur froh ausruhen zu können. Das „Positive“ ist, dass man in diesem Zustand innerhalb von einer halben Minute einschlafen kann und zwar egal wo!

**Bei den Red Bull X-Alps musst Du an Deine Grenzen gehen. Dachtest Du an irgendeinem Punkt ans Aufgeben?**

Mit Sicherheit die härteste und auch schmerzhafteste Nacht für mich war die Nachtwanderung in den Sektor der Marmolada. Ich war schon den ganzen Tag am Anschlag unterwegs und nachts gab es dann als kleine Zulage noch den Marsch zusammen mit Aidan Toase und Tomo Cocone auf einem kleinen Pfad über Schneefelder und Schuttrinnen auf 2.700 m um den Wendepunkt zu knacken. Beim Abstieg gingen mir schon verschiedene Gedanken durch den Kopf, da alles nur noch schmerzte, andererseits dachte ich mir nach meiner Aufgabe 2007, dass ich mich irgendwie aus den Dolomiten bewegen werde und sicher nicht hier das Rennen beenden werde, egal wie!

**Wo war für Dich der härteste Teil der Strecke?**

Was man als härtesten Teil der Strecke empfand, hängt meines Erachtens immer sehr stark mit der mentalen Einstellung und dem Verlauf des Tages zusammen. Ich habe z.B. den Tag im Vinschgau in eher schlechter Erinnerung, zusammen mit dem Ungar Pal Takats bin ich zu spät am Startplatz angekommen, dann sind wir auch noch eine Etage zu tief gestartet und ca. 15 Minuten später rückwärts in den Apfelplantagen eingelandet. Da stehst du dann um 12 Uhr am Boden, siehst, dass es in der Höhe eigentlich schon möglich wäre fliegend vorwärts zu kommen und kannst dir überlegen, was du machst. Das sind richtige mentale Tiefpunkte, an denen

man sich wieder neu motivieren muss, denn das Vinschgau an einem Tag zu Fuß von Meran bis an den Anfang vom Stilfser Joch zu laufen, ist dann doch eine gute Hausnummer. Und ständig bist du am Überlegen, ob es nicht doch besser gewesen wäre, vielleicht noch mal hochzulaufen.

**Die Bedingungen zum Fliegen waren alles andere als gemütlich. Welcher Flug war am anspruchsvollsten, welcher am schönsten?**

Am anspruchsvollsten war sicher der Flug über den Ofenpass. Es war thermisch super aktiv, durch eine sehr frische Luftmasse, immer in Sichtweite einer schönen Staumauer auf der Nordseite. Es fing alles perfekt an, wir waren schnell sehr hoch und konnten Richtung Ofenpass fliegen, dort brauchte ich, obwohl wir über 3.600 m hatten, drei Anläufe um über den Pass zu kommen. Der Nordwind hatte so extrem aufgefrischt, dass es wirklich kein Spaß mehr in der Luft war und ich froh war, endlich hinter dem Pass am Boden zu stehen.

Der schönste Flug war ganz klar der Flug vom Eingang des Mattertales bis zum Matterhorn und wieder zurück bis Sion ins Wallis. Die Wettervorhersage war nicht wirklich ideal für diesen Tag. Es wurde mal wieder eine starke Föhnlage erwartet und wir wurden gewarnt, dass wir, falls der Föhn zu spüren ist, auf keinen Fall im Tal landen sollten. Der Hinweg zum Matterhorn war noch ein bisschen knifflig, aber kurz vor Zermatt wurde es immer besser. Es war den ganzen Tag komplett blau, ging bis über 4.000 m und war einfach nur beeindruckend, über diese gigantische Berg- und Gletscherwelt zu fliegen. Das Schöne war, dass an diesem Tag die Thermik wirklich immer genau dort stand, wo man sie erwartete. Bei Sion musste ich leider aus 2.800 m abspiralen, da es mir nicht mehr möglich war, den nächsten Berg direkt zu überfliegen. Ich hätte etwas ins Tal ausweichen müssen, was aber

leider wegen der CTR Sion nicht möglich war. Das war etwas bitter, wenn man überlegt, wie weit man aus 2.800 m noch kommen kann und wie viel km man sich zu Fuß sparen könnte!

**Florian Schellheimer und Du wart schon zusammen in der Grundschule. Wie wichtig ist der Supporter bei dem Rennen?**

Ich denke sehr viel hängt bei den X Alps vom Funktionieren des Teams ab. Meiner Meinung nach ist es sicher von Vorteil, wenn die Beiden sich sehr gut kennen und verstehen. Da man als Athlet absolut an seine Grenzen geht und vielleicht manchmal nicht mehr ganz normal funktioniert, ist es wichtig, dass der Supporter mit solchen Situationen umgehen kann und nicht alles auf die Goldwaage legt. Ich denke, wenn die Stimmung zu kippen droht, ist es unter diesen Umständen extrem schwierig, wieder ein gutes Verhältnis zu bekommen. Darüber hinaus ist es einfach gut, wenn man sich als Athlet auf das Rennen konzentrieren kann und einem der Supporter alles abnimmt und das ist eine ganze Menge. An dieser Stelle noch mal einen Dank an Florian, der seinen Job wirklich gut gemacht hat.

**Die Strapazen bei den Red Bull X-Alps sind fast unmenschlich. Wieso hast Du Dir das bereits zum dritten Mal angetan?**

Gute Frage, die stellt man sich, wenn man unterwegs ist, auch manchmal! Aber es gibt ein paar Gründe, warum mich dieser Bewerb immer wieder fasziniert: Prinzipiell reizt mich die Art dieses Wettbewerbes, erstmal die Kombination aus Fliegen und Laufen, dann muss jeder selbständig seine Entscheidungen treffen, egal ob es um die Route, die Entscheidung zu fliegen oder zu laufen geht, oder von welchem Berg man startet. Außerdem ist es ein riesiges Strategiespiel. Wann macht man seine Pausen, mit wie wenig Schlaf kommt man aus und das alles in einer wirklich beeindruckenden Arena, den Alpen. Selbst wenn man unter Zeitdruck steht, bin ich immer wieder beeindruckt, was für schöne Ecken es noch zu entdecken gibt und wie viele ruhige und einsame Berge man noch finden kann. Außerdem ist es wirklich interessant, was man mit dem Willen aus seinem Körper herausholen kann. Wenn man denkt, es geht keinen Meter mehr, ist es einfach doch immer noch möglich, wieder weiter zu kommen. Ja, und im besten Fall kommt man täglich von einem beeindruckenden Flugspot zum nächsten!

**Vielen Dank Michael, noch viele schöne und unfallfreie Flüge!**

**ANZEIGEN HOTLINE**  
Gerhard Peter +49 173 2866494  
anzeigen@dvh.de

LTF 2/EN C

**NEU**



**Revolutionen beginnen leise. Wettkampf-Technologie, feines Handling, innovative Details, Streckung 6,4 Bist Du bereit?**



info@swing.de  
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88  
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70  
www.swing.de

FLIEGEN IN NEPAL

# Ein Traum in den hohen Bergen der Welt

Nepal erwacht wieder aus den revolutionären Irrungen zu einem Flieger- und Wanderparadies.

TEXT UND FOTOS KLAUS SCHWARZER UND WINI HUBER

Der alte - durch Mord an der eigenen Familie - zur Macht gekommene König ist gestürzt. 15.000 Tote hat der Bürgerkrieg zwischen der alten herrschenden Clique und den Maoisten in den letzten 10 Jahren gekostet. In dieser Zeit wollte ich dieses traumhafte Land nicht besuchen, da die Menschen bei meinen vielen Besuchen vorher auf mich immer einen so freundlichen und friedlichen Eindruck gemacht haben. Ich konnte mir einfach nicht vorstellen, wie die Bevölkerung sich so gewandelt und den Bürgerkrieg mit getragen hat. Nachdem die Maoisten die letzte "Wahl" klar gewonnen hatten und nun an der Macht sind, herrscht wieder "Friede", "Freude" und "Sonnenschein" ... am Himalaja, so mein Kal-kül. Also flogen Wini und ich Ende November nach Katmandu, um das Land nach den Unruhen in Augenschein zu nehmen. Wini sah zum ersten Mal das Gewusel in Katmandu, mir fielen nach so langer Abwesenheit andere Dinge an der Hauptstadt Nepals auf: Die Einwohnerzahl muss sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt haben! Enger ist es geworden, lauter und hektischer.

Wo früher Felder waren, stehen heute vier- bis sechsstöckige Häuser. Das bunte Gemisch der Bevölkerung besteht aber immer noch. Toleranz und Verständnis für andere Bevölkerungs- und Glaubensgruppen hat das Land bisher ausgezeichnet und das scheint immer noch so zu sein.

Der Empfang im Maya Guesthouse ist herzlich. Für Jitman, meinen alten Fliegerkumpel aus vergangenen Tagen, habe ich eine leichte Flugaus-rüstung mitgebracht. Nach ca. 14 Jahren will er mit uns zum Fliegen kommen.

## Die Busfahrt

Noch im Dunkeln stehen wir am nächsten Morgen auf, um mit Sack und Pack zum Busbahnhof zu fahren. Kami, der obligatorische Guide, übernimmt die Führung. Drei Träger stoßen am Bahnhof zur Gruppe, so dass wir jetzt zu Fünften im Bus nach Langtang sitzen. 120 km und 10 Stunden Fahrtzeit!

Alleine die Busfahrt ist eine Geschichte wert. Der Bus, ca. 30-sitzig, fährt in Katmandu nach unseren Begriffen voll los. Nach 500 m steigen

mindestens 10 weitere Nepali ein. An der nächsten Kreuzung erneuter Halt, die ersten Fahrgäste steigen zum Gepäck aufs Dach. Mit jedem weiteren Stopp wird die Anzahl der Mitreisenden größer, bis ich auf eine grob geschätzte Fahrgastzahl von 60 bis 70 komme. Reissäcke und andere schwere Güter nicht mit gerechnet.

Überladen ist also kein Ausdruck für den Zustand des alten Busses. Die Straße, am Anfang noch geteert, aber sehr schmal und mit guten Schlaglöchern versehen, wandelt sich dann zur Piste, die mit einem Pkw schwer zu befahren ist. Erdbeben und Bäche überwindet der Bus schaukelnd im langsamen Schrittempo. Entlang des Trisuli Flusses, später dem Bhothe Koshi, geht es nach Nordosten. In Betrawati schauen wir uns die Gegend genau an, denn hier wollen wir später einmal landen.

Im Bus selber hörst und riechst du alle "Wohlgerüche" Asiens. Wini zieht sich seine Lauf-sachen an und läuft, statt für weitere drei Stunden Fahrt im Bus zu bleiben. Eine Sherpafrau setzt sich neben mich und bietet mir alle mitgebrachten Köstlichkeiten an: Mandarinen, Nuss- und

Korngeröstetes. Schmeckt gut, doch leider spricht sie nur tibetisch und Nepali. In Syraphru Besi, ca. 20 km vor der tibetischen Grenze, verlassen wir die Hübsche und den Bus. Wini ist schon da!

Nach einer kurzen Besichtigungstour potentieller Landeplätze, einem guten Abendessen und einer ruhigen Nacht im örtlichen Guesthouse verlassen wir am nächsten Morgen den Ort mit gemischten Gefühlen: Hier sollen wir landen? Ein enges Tal im Himalaja verspricht immer viel Wind.

## Der Langtang Trek

Der erste Aufstieg führt uns zu Fuß von 1.460 m nach Briddhim, 2.200 m. Die ersten Schweiß-tropfen rinnen. Wir besuchen das Dorf von Freunden und werden sehr herzlich bewirtet. Der erste Eindruck: friedliches problemloses Landleben. Wir sitzen in einem typischen Sherpa-Tibet Haus, gebaut aus Natursteinen und Holz, unten ein offener Stall, darüber das "WohnEssSchlafKüchenVorratszimmer".

Wir gehen auf alten Wegen, die seit Jahrhunderten die Dörfer der Langtang Sherpas verbinden. Treppen aus großen Steinstufen überwinden steile Passagen, dann geht es wieder flacher am Hang entlang durch kleine Kiefernwälder. Unser Weg windet sich ins Tal hinunter und wir folgen jetzt dem Bachlauf aufwärts. Große Bäume, Rhododendren meist, säumen den Weg. Vorsichtig spitzen die ersten hohen Schneeberge des Himalaja Hauptkammes durch das Blätterdach. Immer wieder ein phantastischer Anblick. Wir laufen unterhalb der Gebirgskette des riesigen Langtang Lirung entlang. Neben uns türmen sich die Felsen bis auf 7.200 m auf. Ein gewaltiges Gefühl des Kleinseins erzeugt dieser Berg in uns. Durch etliche Weiler wandern wir gelassen bis in den Hauptort des Tales, Langtang. Wir sind jetzt über 3.300 m hoch. Die Baumgrenze haben wir längst überschritten, jetzt finden wir Pferde und die typischen stolzen Yaks als Trage- und Nutztiere. Eine Käserei verarbeitet die Yak-Milch zu einem schmackhaften Gebirgskäse. Wir holen uns ein gutes Stück davon.

## Aufstieg zum Tsergo Ri

Mitten im Dunkeln starten wir am nächsten Morgen zu Fünfteln den Anstieg zum Tsergo Ri, einem "Grasbuckel" mit immerhin 4.984 m. Kami, 2 Träger mit unseren Gleitschirmen, Wini und ich stolpern zunächst über Stock und Stein und holen uns nasse Füße in einem vereisten



Die hohen Berge der Welt



Halbleerer Bus in Nepal



Toller Empfang nach dem Flug

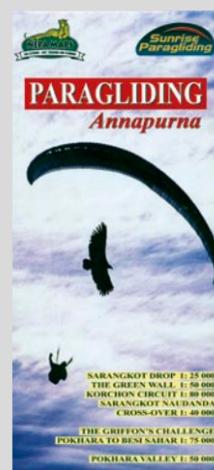


Nette Wirtin in Sharpa Guang



## Para Hawking

Wer gerne einmal zusammen mit einem gezähmten Geier fliegen möchte, kann dies am Sarangkot, dem Hausberg von Pokhara vor einer beeindruckenden Bergkulisse tun. Die Falknerei des Gleitschirmzentrums „Frontiers Paragliding“ bietet dieses besondere Flugerlebnis an. Der Vogel fliegt voraus und man kann auf sein Gespür, die aufsteigende Thermik zu finden, vertrauen. Beim Kreisen in der Thermik ruft man ihn mit einer Trillerpfeife, worauf er auf dem ausgestreckten Arm landet und mit rohen Fleischstückchen belohnt wird. Beim ersten Flug geht das natürlich nur als Passagier im Doppelsitzer, danach kann man dieses fliegerische Highlight jedoch auch Solo mit dem eigenen Schirm erleben. Für weitere Informationen: Frontiers Paragliding, Adam Hill, [www.nepal-paragliding.com](http://www.nepal-paragliding.com) Nicole und Jürgen Strub



## Fluggebietsinformation

Deutsche und österreichische Flugschulen organisieren Reisen nach Nepal. Siehe Flugschule Flyart Klaus Schwarzer, [www.flyart.de/reiseangebote](http://www.flyart.de/reiseangebote), Flugschule Luftikus Eugen Königer, [www.luftikus-flugschule.de](http://www.luftikus-flugschule.de) und unter Travel und Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) Pokhara: Auch für wenig erfahrene Piloten gut befliegbare. Taxis aus dem Ort fahren zum Startplatz Sarangkot. Achtung: eine No Fly Zone geht über Pokhara und den südlichen Teil vom Phewa Lake. Nicht in Reisfeldern vor der Ernte landen (Okt. – Anfang Nov.). Permit von CAAN (Civil Aviation Authority of Nepal) erforderlich. Siehe auch die vorbildliche Karte "Paragliding Annapurna" von Sunrise Paragliding. Drei Flugschulen vor Ort.

In Nepal gibt es viele Trekkingtouren (z.B. zum Everest Base Camp, die Annapurna Runde, etc.), die zum Fliegen und Wandern animieren. Dazu ist eine gute Trekkingagentur sinnvoll, die sich mit dem Fliegen in Nepal auskennt und eventuell auch selbst mitfliegt. Jitman Sherpa, Mitinhaber der Maya Trekking in Boudha, Kathmandu fliegt seit über 20 Jahren mit dem deutschen B - Schein und hat etliche Paratrekkingtouren geleitet. Emailanfragen an: [jit\\_sherpa@yahoo.com](mailto:jit_sherpa@yahoo.com).

Generell: Fliegen in Nepal ist an vielen Stellen möglich, beachte aber immer heilige Stätten und heilige Berge. Die Bevölkerung ist begeistert, wenn sie uns in der Luft sehen. Achte immer auf Leitungen. Auch ist die medizinische Versorgung auf Dritte Welt Niveau. Gehe keine Risiken ein! Beste Zeit: Herbst und Frühjahr.

Bach. Das Licht unserer Stirnlampen erhellt den schmalen Weg nicht sonderlich, erst kurz vor Sonnenaufgang ist die Orientierung wieder einfach. Die Sonne beleuchtet zunächst die weißen Bergspitzen rosa, dann tauchen wir in das warme Sonnenlicht. Die Daunenjacke landet im Rucksack und wir schnaufen über die 4.000er Grenze. Der Blick wird immer toller, je höher wir kommen. Bis weit nach Tibet hinein können wir schauen, Berge reihen sich an Berge, unfassbar. Die letzten 200 Höhenmeter fallen schwer, die Luft wird dünn. Nach knapp drei Stunden erreichen wir den Gipfel des fast 5.000 m hohen Tsergo Ri. Wie hier üblich ist der Gipfel mit Fahnen voll gespickt, ein frohes, buntes Flattern in der Höhe.

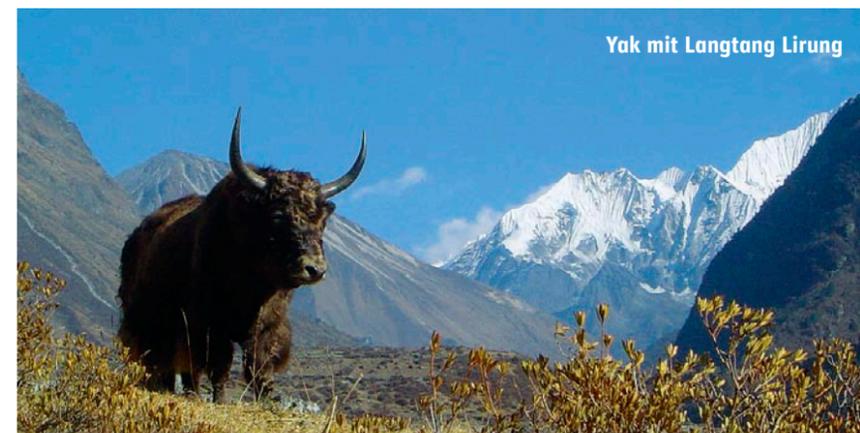
### Der Flug vom Tsergo Ri

Wir nutzen eine frühe, noch nicht thermische Stunde, um zu fotografieren und uns auszuruhen. Der Wind ist zum Teil als Bergwind aber auch schon als thermischer Talwind zu spüren. Ich nutze den flachen Startbereich, der vom Bergwind gut angeströmt ist, zum Starten. Ich gleite weit mehr als 1.000 m über Grund durch eine phantastische Kulisse von vielen 5000ern, 6000ern und 7000ern. Gletscher wechseln sich mit riesigen Sandreisen und felsigen, verschneiten Bergen ab. So fliege ich wie im Traum über Kyan-gij und über weite Almen das Tal auswärts, das wir vorher zu Fuß erstiegen haben. Nach ca. 10 km ist der Flug zu Ende. Ich stehe kurz vor Langtang wieder auf dem Boden. Aus der Traum.

Während des Fluges habe ich meinen Freund in der Luft gesucht, jetzt am Boden stehend sehe ich ihn starten. Derweil sammeln sich einige Sherpas um mich herum. Ihr Englisch ist gut genug, dass ich ihnen etwas zum Gleitschirmfliegen erklären kann. Besonders sind sie über die Kraft der dünnen Leinen und der Haltbarkeit des dünnen Stoffes erstaunt. Wini fliegt am Hang entlang und fotografiert. Damit kann er der optimalen Linie schlecht folgen. Doch die Bilder sind es wert, einige Schritte zu laufen. Er fliegt dann in meine Richtung und landet etwas kürzer. Wir treffen uns bei einem guten Kartoffelgericht im Gasthaus zu Langtang.

### Der Flug in Kalikastan

Nach dem Flug am Tsergo Ri verbringen wir den Nachmittag mit Ausruhen. Dann folgt ein langer und anstrengender Abstieg entlang des Langtang Kosi bis wir abends den Ausgangspunkt des Treks Syrabru Bensi erreichen. Als wir uns den Landeplatz hier anschauen, sind wir froh, nicht



Schule in Nepal



Jitmann Sherpas Start nach 14 Jahren in Khalistan

geflogen zu sein. Eine versteckte Stromleitung verläuft wirklich quer über den Terrassen - Landeplatz.

Der Bus fährt uns einige Kilometer zurück. Kalikastan liegt oben am Berg und soll über einen Startplatz verfügen. Jitman stößt am Abend zu uns. Große Wiedersehensfreude, er ist meinen mitgebrachten Schirm schon in Pokhara probegeflogen.

Am nächsten Morgen kocht Kami uns ein gutes Frühstück. Gestärkt laufen wir zu einem schönen und gut angeströmten Startplatz. Jitman will zeigen, dass er es noch kann und macht sich als Erster fertig. Ca. 50 Nepali sind von seinem guten Start begeistert und klatschen ihm

lange hinterher. Wini und ich folgen ihm zu einem ganz anderen Flugerlebnis: Am Hang siedeln etliche Schulen. Die Kinder haben gerade frei oder Pause. Alle schreien und winken uns zu. Der Hang lebt. Ein tolles Erlebnis, wenn man in der Luft so gefeiert wird. Dies spiegelt noch ein bisschen die Stimmung bei meinen ersten Flügen in Nepal, aber auch in den Alpen wieder. Aber das ist schon 20 Jahre her.

Ich fliege dicht am Hang über etliche Menschengruppen hinweg, sie winken und freuen sich, so ein buntes Ding nahe vor sich in der Luft zu sehen. Ein breites Tal mit Reisanbau in flachen Terrassen ist unser Landefeld. Betrawali, so der Name des nahen Ortes, hat seinen Schülern auch freigegeben. Die Bevölkerung steht auf einer Straßenbrücke und schaut unseren Landemanövern zu. Nach der Landung sind wir schnell umringt von wissbegierigen Nepali.

Zusammen mit Jitman fahren wir nach Pokhara und Bandipur. Auf einer für Traktoren gut geeigneten Abkürzung sparen wir etliche Stunden Fahrtzeit nach Bandipur ein. Dort führt eine geteerte schmale Straße hinauf. Wir sehen noch den letzten Gleitschirm in der Luft, doch der frühe Sonnenuntergang verbietet heute einen Flug. Das kleine alte Städtchen hat eine Fußgängerzone mit netten Lokalen.

### Pokhara

Wie vermutet, trägt am nächsten Morgen der Westhang nicht. Also fahren wir weiter nach Pokhara, steigen dort in ein lokales Taxi um und lassen uns zum Startplatz Sarangkot hinauf chauffieren. Hier gibt es drei Startplätze, aufgeteilt nach Schulen und Tandems. Wir laufen eine halbe Stunde zu unserem alten Startplatz auf 1.600 m, den wir vor Jahren als Abschlussflug beim Annapurna Trekking genutzt hatten. Da es



Hindu Mönche am Wegrand

bereits thermisch ist, bereiten wir gleich unseren Start vor. Wini als Vorflieger für Jitman und ich als Fotograf und Startleiter für Jitman als Letzter. Wie gut es heute geht. Wir sind schnell an der Basis. Dabei können wir uns an Adlern, die von unten immer wieder aufsteigen, orientieren. Im thermischen Drehen sind sie nicht mal viel besser als wir Schirmflieger. Bis auf 5 m komme ich so den Gefiederten nahe. Sensationelle Momente in der Luft. Für Jitman, dem das thermische Fliegen bis dahin unbekannt war, stellt diese Fliegerei einen Traum dar. Früher war er es gewohnt, vom Startplatz direkt zum Landeplatz zu fliegen, jetzt hat er neue Freiheiten gewonnen. Dementsprechend aufgekratzt ist er auch nach der Landung am Ufer des Pewa Lake.

Am zweiten Tag in Pokhara starten wir faul vom Tandemstartplatz und sehen dabei den guten Standard der nepalesischen Piloten. Wieder fliegen wir mit den Adlern um die Wette bis zur Basis hinauf. Die richtig hohen Berge der Region, der Annapurna, Manaslu und Macchpuchhiare bleiben leider in Wolken verborgen.

### Bandipur und Ende!

Nachmittags stehen wir am Startplatz in Bandipur. Der Wind ist ideal zum Rückwärtsstarten, gleichmäßig mit 10 - 15 km/h. Jitman denkt, das wäre für ihn schon zu viel. Etwas skeptisch legt er seine Ausrüstung aus. Doch nach meiner Versicherung, dass ideale Bedingungen herrschen, traut er sich zu starten. Er macht den längsten Flug seines Lebens. Wini und ich überhöhen die langgezogene Kante um einiges. Der nachmittäglichen Thermik sind schon alle spitzen Zähne gezogen, so geht es leicht und bequem nach oben. Jitman dreht immer wieder vorsichtige Kreise in der Thermik und freut sich wie ein Kind über diese neue Art zu fliegen. ☑

# Verhalten in Notsituationen

**Gleitschirmfliegen bei normalen Bedingungen ist einfach - richtig schwierig wird es in unvorhergesehenen Situationen**

TEXT MICHAEL NESLER

Unser Gleitschirm hat gegenüber allen anderen Fluggeräten einen entscheidenden Vorteil: Er kann sich in extremen Turbulenzen deformieren und ist dabei praktisch unzerstörbar. Diese Eigenschaft können wir auch gezielt benutzen, um in schwierigen Situationen die Flugleistung und Flugeigenschaften zu verändern.

Das Wetter und die Flugbedingungen haben sich in den letzten Jahren nicht unbedingt zum Besseren verändert, weshalb immer mehr Piloten auch bei zweifelhaften Bedingungen in die Luft gehen, um zumindest einen Flug am hart verdienten Wochenende gemacht zu haben.

Ein gutes Beispiel dafür war das PMA-Festival in Kössen, bei dem bei komplett bedecktem Himmel, drohenden Gewitter und relativ starkem Wind fleißig geflogen wurde. Für die am Boden Gebliebenen war dies eine willkommene Gelegenheit, sich über die Dummheit, Verantwortungslosigkeit und blinden Wagemut der bei diesen Bedingungen fliegenden Piloten ausgiebig auszulassen. Bei den meisten mag diese Kritik angebracht sein, aber es gab auch ein paar Piloten, die genau wussten was sie taten und die

tern, kommt nur zum Teil aus der Flugerfahrung, vielmehr sind hier Intelligenz, Kombinationsvermögen, Fantasie und vor allem der Überlebenswille entscheidend.

Deshalb gibt es auch keine Geheimrezepte für jede erdenkliche Situation, sondern lediglich Denkanstöße und Trainingsmöglichkeiten zur Schärfung der Sinne und des Kampfgeistes.

Der Gleitschirm hat als Fluggerät sein Grenzen, aber kaum jemand weiß wirklich, wo diese liegen. Dazu möchte ich an dieser Stelle einen Vorfall anführen, auch um zu unterstreichen, dass die folgenden Behauptungen aus der Praxis und nicht der bloßen Theorie entstammen.

**Gran Canaria 2009.** Andauerndes schlechtes Wetter, bis sich endlich am späten Nachmittag der Wind beruhigt und die Sonne durchkommt. Wir starten am Soaringhügel direkt am Ende der kleinen Halbinsel bei LasPalmas, bei mäßigem und absolut laminarem Wind. Auf dem Meer sind keine Schaumkronen mehr sichtbar, alles scheint perfekt. Zu dritt schaffen wir es, bis zum Gipfel des ca 400 Meter hohen Vulkankegels aufzusoaren. Inzwischen nimmt der Wind laut meinem GPS etwas zu, deshalb beschließe ich

**Die Fähigkeit, Situationen zu meistern, kommt nur zum Teil aus der Flugerfahrung, vielmehr sind hier Intelligenz, Kombinationsvermögen, Fantasie und vor allem der Überlebenswille entscheidend.**

auf eventuelle Extremsituationen vorbereitet waren.

Einen Gleitschirm in normalen Bedingungen zu steuern und sicher zu landen ist sehr einfach, richtig schwierig aber wird es bei unvorhergesehenen Wettersituationen und bei Notlandungen. Die Fähigkeit, diese Situationen zu meis-

nach vorne über Meer zu fliegen, um dort die Höhe abzubauen und am Strand landen zugehen. Trotz voll durch getretenen Speedsystem wird die Vorwärtsfahrt über Grund immer geringer, dafür aber das Steigen immer mehr. In der Ferne ist nun auch eine enorme Wellenfront erkennbar. Kurz danach fliegen wir nur noch



Einmal auf einem Flughafen landen. Nur mit Funkverbindung zum Tower und ausdrücklicher Erlaubnis! (Equador 2008)

rückwärts und laufen Gefahr, über die Insel ins offene, inzwischen stürmische Meer geblasen zu werden. Da bleibt nur noch eine Lösung: Absichtlich ins Lee zu fliegen und versuchen, dort zu landen. Mit angelegten Ohren und Vollgas fliegen wir mit Rückenwind ins Lee, damit wir genügend Hangabstand für das Kommende haben. Knapp unterhalb des Gipfels geht es dann los: Einseitige Klapper, Frontstalls, Vorschießen – das volle Programm. Sobald es losgeht, ist das Wichtigste, die Flugrichtung nach jeder Abweichung sofort wieder gegen den Wind auszurichten. Den Schirm immer etwas anbremsen – was sozusagen automatisch erfolgt, da wir die für die angelegten Ohren gezogenen A-Leinen mit den Steuerleinen zusammen halten. Jede Drehung durch Gewichtsverlagerung und Gegensteuern abfangen. Hier ist zu bemerken, dass bei angelegten Ohren mit den Steuerleinen in der Hand durchaus ohne die A-Leinen loszulassen in einem Bereich von ca. 20 cm aktiv mit den Bremsen gesteuert werden kann, ohne dass sich die Grö-

ße der Ohren zu sehr verändert. In Bodennähe wird der Windeversatz wieder stärker, die Turbulenzen lassen etwas nach. Wir landen mit etwa 15 Km/h rückwärts, ziehen sofort die C-Gurte und nach einer kurzen Schleifpartie ist der Albtraum zu Ende. Als Testpiloten hatten wir viel Erfahrung mit Kappendeformationen, aber wir waren uns einig, dass die Brutalität der angetroffenen Turbulenzen jedes Testmanöver bei weitem übertrifft. Am meisten wunderten wir uns, dass die Schirme die extremen Belastungen unbeschadet überstanden haben.

Das Fazit aus der Geschichte war für uns, dass der Gleitschirm das stabilste und sicherste Fluggerät überhaupt ist, mit dem man mit genügend Überlebenswillen ohne weiteres extremste Turbulenzen unbeschadet bestehen kann.

## Fazit

Nach diesem Zwischenfall haben wir viel diskutiert und versucht, zu ergründen warum uns trotz extremen Turbulenzen und fast 70 km/h Windböen der Flug noch recht kontrolliert vorkam:

- Mit großen angelegten Ohren und betätigten Beschleuniger ist das Sinken hoch genug, um den Turbulenzen weniger Angriffsfläche zu bieten. Was dabei aber den großen Unterschied macht, ist wie die Ohren gehalten werden: Mit halb gewickelten Bremsen in der Hand zogen wir die äußeren A-Leinen sehr weit herunter. Dabei wurde auch die Kappe stark abgebremst. Durch das Beschleunigen wurde der Sackflug verhindert. In diesem Flugzustand hat der Schirm trotz verkleinerter Fläche und höherer Flächenbelastung eine stark reduzierte Dynamik auf der Nickachse. Dadurch bleibt er trotz weiterer Deformationen immer einigermaßen über dem Piloten und das gefährliche Hinterherspringen bleibt aus. Dieser Flugzustand verhindert auch weitgehend das Wegdrehen, wenn eine Seite weiter einfällt.
- Mit den Steuerleinen und den äußeren A-Leinen in der Hand war eine aktive Steuerung in Kombination mit Bremse und Gewichtsverlagerung sehr gut möglich.
- Dadurch konnten wir nach jeder Turbulenz

und Böe die Flugrichtung sofort wieder gegen den Wind korrigieren.

- Ab dem Einfliegen ins Lee hingen wir im Gurtzeug. Dadurch wurde der Schwerpunkt tiefer gelegt und wir konnten den Entlastungen schneller folgen. Das bringt eine noch höhere Stabilität auf der Nickachse und bereitete uns auf die zügige Landung vor.

- Im Landeanflug achteten wir darauf, dass wir diesen Flugzustand bis nach dem Bodenkontakt beibehalten. Hätten wir die Ohren ausgelassen, um den Landestall durchzuführen, hätte uns der Wind mehrere Meter in die Luft katapultiert.

- Die ganze Zeit über waren wir voll darauf konzentriert, die Situation unter Kontrolle zu halten. Wir mussten kämpfen und wollten gewinnen. Diese Einstellung war wohl letztlich entscheidend.

**Achensee** - Ein paar Wochen später saßen wir beim Kaffee, als trotz deutlich sichtbaren weißen Wellen auf dem See zwei Piloten am Zwölferkopf starteten. Auf halber Höhe merken sie, dass

der Wind zunimmt und sie versuchen, mit angelegten Ohren und Vollgas den Landeplatz zu erreichen. Dabei fliegen sie soweit nach vorne, dass sie in die Turbulenzen der Häuser geraten. Um die Turbulenzen aktiv auszugleichen, lassen sie die Ohren frei und versuchen, die Flugbahn während der nun folgenden Einklapper und Pendelbewegungen über die Steuerleinen zu kontrollieren. Durch die große Angriffsfläche und das geringe Sinken sind sie den Turbulenzen völlig ausgesetzt; der eine landet mit Rückenwind und überschlägt sich mehrmals, der andere bekommt wenige Meter über dem Boden einen Frontstall und verletzt sich am Bein. Auch diese Situation ist es wert, genauer analysiert zu werden:

- Die beiden Piloten hätten so weit als möglich fern aller Hindernisse bleiben müssen, also am Rand des Landeplatzes am Hangfuß. Damit hätten sie mit deutlich weniger Turbulenzen kämpfen müssen.
- Sie hätten konsequent bis nach der Landung mit angelegten Ohren und Beschleuniger fliegen müssen. Um die Richtung zu korrigieren, hätten sie die Gewichtsverlagerung einsetzen können.
- Sie hätten im Gurtzeug hängen müssen, nicht sitzen bleiben bis zum Aufschlag. Das geht auch mit betätigtem Speedsystem und reduziert das Pendeln auf ein Minimum.

**Monte Baldo** - sehr starker Wind am Startplatz. Die meisten Piloten starten nicht, einige wenige starten etwa 200 Meter tiefer und fliegen mit angelegten Ohren erst mal vom Hang weg. Ein Pilot startet auf der Kuppe und kommt trotz Beschleuniger gegen den Wind nicht an. Dabei gewinnt er etwa 150 Meter an Höhe. Auch Ohrenanlegen bringt nicht vorwärts. Er wird langsam ins Lee geblasen und wartet einfach ab, bis er abstürzt. Dank des sanften Hangverlaufes ist der Aufprall nicht allzu hart und der Pilot bleibt unverletzt. Hier hätte es eine deutlich bessere Lösung gegeben:

- Die Höhe über dem Kamm hätte leicht gereicht, um mit Rückenwind vom Hang und über das Lee hinwegzufliegen. Er hätte einfach eine große, frei angeströmte Wiese in Brentonico anfliegen können.
- Überhaupt ist das sture Erreichenwollen des geplanten Landeplatzes sehr häufig der Grund für Unfälle. Hier gilt die Devise „Nachgeben um zu Siegen!“. Ich möchte dazu keine festen Regeln und Tipps abgeben, da letztlich jede Situation anders ist, aber folgende Überlegungen und Feststellungen als Entscheidungshilfe anführen:
- Bei starkem Talwind lässt der Wind norma-



Großer Klapper mit sofortigem Eingreifen, um die Drehung zu stoppen.

lerweise mit zunehmender Höhe an den seitlichen Hängen stark nach.

- Frei angeströmte Wiesen findet man eher am Hang als am Talboden.
- Auf einem Hochplateau zu landen ist oft sicherer, als unbedingt trotz starkem Talwind am Landeplatz zu landen.
- Eine gezielte Außenlandung, egal ob in Feldern, Büschen, Wald usw. ist einer Landung in Leeturbulenzen immer vorzuziehen.
- Wenn man sich nicht sicher ist, den Landeplatz zu erreichen, macht es Sinn, sich eine leicht erreichbare, frei angeströmte Alternative

zu suchen, auch auf die Gefahr hin, mit einem wütenden Bauer konfrontiert zu werden.

- Sind die Turbulenzen am Landeplatz extrem stark, ist es sinnvoll, bis zum Schluss über Büschen, Bäumen oder am Hang zu bleiben. Ein eventueller Absturz durch Einklapper würde dadurch möglicherweise glimpflicher verlaufen.
- Auch einer Notlandung in einem stehenden (!) Gewässer spricht nichts dagegen, sofern man in Ufernähe im seichten Wasser landet.
- Im extremen Notfall macht manchmal auch eine Landung in tieferen Gewässern Sinn. Hier muss der Pilot die Gurtschließen schon vor der

FOTO MICHAEL NESLER

Landung öffnen und das Gurtzeug sofort nach dem Wasserkontakt verlassen. Schwimmend die Ausrüstung zu bergen ist unmöglich, deshalb erst mal an Land schwimmen und dann Hilfe holen.

- Die meisten von uns würden aus zwei Metern Höhe runter springen, wenn sie auf den Füßen landen dürfen. Aber keiner würde freiwillig aus einem Meter Höhe springen, wenn er dabei mit seinem Gurtzeug auf dem Protektor landen müsste: Deshalb sich in Bodennähe aufrichten!
- Rückenwindlandungen mit 10 km/h und mehr können ohne weiteres „erlaufen“ werden,

## Entscheidend sind Intelligenz, Kombinationsvermögen, Fantasie und vor allem der Überlebenswille

entspricht dabei die Laufgeschwindigkeit der eines Startes mit leichtem Rückenwind.

- Auch bei Gewittern und Sturmböen gilt: Soweit als möglich davonfliegen und einen großen, freien Landeplatz ein paar Täler weiter suchen!
- Einer nahenden Front kann man im Notfall im Flachland davon fliegen, denn unsere Fluggeschwindigkeit addiert sich zur Windgeschwindigkeit der Front!

### Etwas Psychologie

Treffen wir beim Fliegen auf ungewohnte und offensichtlich gefährliche Situationen, so läuft in unserem Kopf erst mal eine Art Programm ab: Man versucht, die Situation anhand der bewussten Erinnerung an Erzählungen, Überlieferungen und ähnlichen Erfahrungen etwas bekannter zu machen. Gerade wenn die neue Situation etwas Zeit zum nachdenken lässt, überkommen einem dabei unzählige Erinnerungen, wie ähnliche Situationen ausgegangen sind. Das Problem dabei ist, dass der Großteil der Überlieferungen einen negativen Ausgang hat, die positiven Erlebnisse werden in der Regel abends am Stammtisch nicht erzählt. Negative Erinnerungen erzeugen Emotionen: Erinnerungen gepaart mit Gefühlen wie Angst, Schmerz, Panik.

Diese Emotionen entstehen dabei nicht direkt aus der realen Situation, sondern kommen aus der Vergangenheit und stören nicht nur unser Fühlen, sondern behindern auch unsere Wahrnehmung und unser Handeln. Es gilt, in Situationen in denen uns Panik überkommt, erst mal

festzustellen ob diese aus Assoziationen aus Erzähltem der Vergangenheit (Emotionen) oder aus einer offensichtlichen bedrohlichen Situation (Gefühl) stammt. Diese kurze Analyse reicht normalerweise schon aus, um alle Sinne und das Denken wieder zu aktivieren und sich in die Gegenwart zurückzuholen.

Der moderne behütete Mensch hat in unserer sicheren Gesellschaft verlernt, um sein Leben zu kämpfen und sich verteidigen zu müssen. Wir sind nicht fürs Fliegen geboren, dazu fehlen uns Flügel und der natürliche Instinkt. Wagen wir uns dennoch in die Lüfte, werden wir sehr wohl hin und wieder mit Gefahrensituationen kon-

frontiert, in denen wir völlig auf uns gestellt um unser Wohl kämpfen müssen. Sicherheitstrainings dienen dem Erlernen der richtigen Technik und sind ein sicheres Übungsfeld, um Denken und Handeln in Gefahrensituationen kennen zu lernen und den archaischen Überlebensinstinkt wieder zu aktivieren.

### Eine sinnvolle Vorgehensweise bei drohender Gefahr im Flug könnte folgende sein:

- Gefahr erkannt, Angst überkommt einem. Ist die Angst berechtigt oder sind das nur Emotionen? Denn noch bin ich unversehrt!
- Was kann ich tun, um unversehrt zu landen? Nachdenken, analysieren, auf alle Sinne achten!
- Einen Plan machen, jeden Schritt bis zur Landung im Voraus visualisieren.
- Jeder Plan braucht einen Plan B! Auch den zurechtlegen und wieder bis zur Landung im Voraus visualisieren. Dabei alle Möglichkeiten mit einbeziehen.

### Zusammenfassung

Wer in Extremsituationen ruhig und bedacht reagieren will, muss dies bewusst trainieren. Dabei sind Sicherheitstrainings, viele Flüge, Studium der Strömungslehre (Luv&Lee), Analyse von Fallbeispielen, Visualisierungsübungen und alle Arten von Reaktionssport gut geeignet. Denn es gilt dabei, unsere Intelligenz, unser Reaktionsvermögen, unsere Motorik und unseren kämpferischen Überlebenswillen für den Notfall zu schulen. ▽

ASTRAL 6  
POWERED BY PASSION!



www - Foto: © Swing - Sonderfarbe

Revolutionen beginnen leise.  
Wettkampf-Technologie,  
feines Handling,  
innovative Details,  
Streckung 6,4  
Bist Du bereit?

KLAR DOCH! 😊

SWING

...THAT'S YOUR WORLD  
THAT'S IT!

info@swing.de  
Tel.: +49 (0) 8141 327 78 88  
Fax.: +49 (0) 8141 327 78 70  
www.swing.de

RETTUNGSWESTEN-TEST

# Kopf über Wasser

Nicht jede Rettungsweste erfüllt bei Sicherheitstrainings ihren Zweck. Der DHV hat mehrere Modelle einem aufwändigen Test unterzogen.

TEXT KARL SLEZAK, DHV-AUSBILDUNG/SICHERHEIT • FOTOS ECKI MAUTE

Nach einem tödlichen Unfall bei einem Sicherheitstraining sind die Sicherheitsvorkehrungen bei Trainings über Wasser stärker ins Bewusstsein der Piloten getreten. Der Unfall ereignete sich im Herbst 2008. Nach der Wasserlandung eines Piloten hatte dessen Automatik-Schwimmweste nicht funktioniert. Da auch die Bergung durch das Rettungsboot zu lange gedauert hatte, ist der Pilot ertrunken.

Das „Sicherheitspolster“ Wasser kehrt sich sehr schnell ins Gegenteil, wenn nach einer Wasserlandung die wichtigsten Sicherheitskomponenten Rettungsweste und Bootsrettung versagen. Das System ist darauf ausgelegt, dass eine der beiden Komponenten ausfallen kann und trotzdem keine lebensgefährliche Situation eintritt: Funktioniert die Rettungsweste nicht, ist das Rettungsboot innerhalb kürzester Zeit beim Gewässertrennen. Sollte einmal das Boot versagen, hält die Rettungsweste den Piloten sicher über Wasser. Aber wie sicher?

Nach einer Wasserlandung drängt der massive Auftriebskörper des Gurtzeugprotektors, egal ob Staudruckprotektor (Airbag) oder Schaumprotektor, sofort nach oben und kippt den Piloten in die Bauchlage. Aufgabe der Rettungsweste ist es nun, soviel Gegen-Auftrieb zu erzeugen, dass der Kopf des Piloten nicht unter Wasser gerät. Solange der gewässerte Pilot in der Lage ist, Schwimmbewegungen mit den Armen zu machen, wird er auch ohne Rettungsweste seinen Kopf einige Minuten über Wasser halten können. Was aber im Falle einer Bewusstlosigkeit, z.B. durch einen Blackout, verursacht durch hohe G-Kräfte eines Flugmanövers oder als Folge eines harten Aufpralls auf die Wasseroberfläche? Was, wenn der Pilot durch Leinen und Tuch stark behindert ist oder eine Verletzung durch den Aufprall auf dem Wasser vorliegt und dadurch aktive Schwimmbewegungen nicht mehr möglich sind? Wie sicher sind die in den Trainings verwendeten Rettungswesten in einem

solchen Fall?

Diese Frage war Gegenstand einer Untersuchung des DHV-Sicherheitsreferats, die mit Unterstützung der Flugschule Achensee Ende Juli 2009 am Achensee in Tirol stattfand.

Die Aufgabenstellung an die drei Piloten, die sich für die Aufgabe zur Verfügung gestellt hatten, war: Im Wasser landen und Bewusstlosigkeit simulieren. Die Jungs machten das so realistisch, dass den im Rettungsboot befindlichen Beobachtern angst und bange wurde, bis die „Opfer“ prustend und lachend wieder zum Leben erwachten. Selbstverständlich war das Rettungsboot der Flugschule Achensee, dessen auf Wasserspiegelniveau absenkbarer Bug die Bergung sehr vereinfachte, immer in unmittelbarer Nähe.

## Was sonst noch aufgefallen ist

In zwei Fällen verhinderte der Klettverschluss, mit dem die Luftsäcke in ihrer Halterung integriert sind, eine vollständige Öffnung. Ähnlich



Rettungsweste 150 N im Gurtzeug

Rettungsweste 275 N im Gurtzeug

Rettungsweste 275 N 3D im Gurtzeug

Schwimmhilfe 50 N im Gurtzeug

Auftriebskörper "Freiflieger" im Gurtzeug



Rettungsweste 150 N aktiviert



Rettungsweste 275 N aktiviert



Rettungsweste 275 N 3D aktiviert



Schwimmhilfe 50 N



Auftriebskörper "Freiflieger" aktiviert

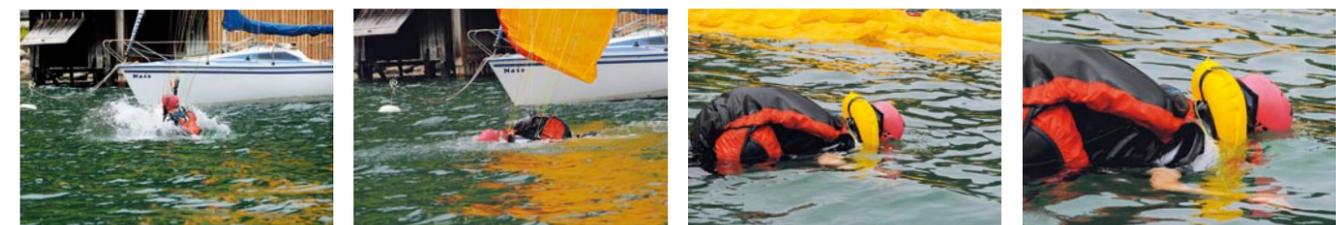
## Die Rettungswesten

Fünf verschiedene Systeme wurden getestet:

1. Automatik-Rettungsweste mit 150 N (15,3 kg) Auftrieb nach EN 396. Fabrikat Nautomatik 3002S. Dies ist die in Sicherheitstrainings gebräuchlichste Automatikwesten-Größe. Gemäß Norm, ohnmachtsichere Rückenlage innerhalb von 5 Sekunden bei einer Person mit Ölzeug gewährleistet.
2. Automatik-Rettungsweste mit 275 N (28 kg) Auftrieb nach EN 399. Fabrikat Plastimo 275 N. Dies ist die Rettungswesten-Größe mit der höchsten Auftriebskraft. Gemäß Norm, ohnmachtsichere Rückenlage innerhalb von 5 Sekunden bei einer Person mit Schlechtwetterkleidung gewährleistet.
3. Spezial-Automatik-Rettungsweste für Benutzung mit extrem auftriebsstarker Kleidung mit 275 N (28 kg) Auftrieb nach EN 399. Fabrikat Secumar Alpha 275 3D. Dies ist die Rettungsweste mit der höchsten Auftriebskraft und einer speziellen Form, die das Drehen in eine ohnmachtsichere Rückenlage begünstigen soll.
4. Feststoff-Schwimmhilfe, nach EN 393. Fabrikat Secumar. Gemäß Norm ohnmachtsichere Rückenlage nicht gewährleistet. Feststoff-Schwimmwesten werden vereinzelt noch in Sicherheitstrainings verwendet.
5. Automatik-Auftriebskörper, der speziell für Wasserungen von Gleitschirmfliegern angeboten wird. Fabrikat Secumar. (Vertrieb [www.freiflieger.eu](http://www.freiflieger.eu)). Dieser Auftriebskörper wurde in einem Artikel im „Thermik-Magazin“ vorgestellt.

## Die Gurtzeuge

Verwendet wurden Gurtzeuge mit LTF-geprüften Rückenprotektoren, davon drei mit Schaumstoffprotektoren und eins mit einem Staudruck-Airbag.



## Wasserung mit Automatik-Weste 150 N

Nach der Wasserung blieb der Pilot in der Bauchlage. Innerhalb von ca. 5 Sekunden füllte die CO<sub>2</sub>-Patrone die Rettungsweste. Der Auftrieb der Weste im Bereich des Kopfes war jedoch nicht groß genug, um Mund und Nase des Piloten oberhalb der Wasseroberfläche zu halten. Nur durch aktive Strecken des Kopfes nach oben gelang es dem Piloten, sein Gesicht aus dem Wasser zu bringen.



## Wasserung mit Automatik-Weste 275 N

Die Rettungsweste mit 275 N Auftrieb zeigte die besten Ergebnisse im Test. Nach der Wasserung war der Pilot kurzzeitig in Bauchlage mit dem Kopf unter Wasser. Innerhalb von ca. 5 Sekunden füllte sich die Weste und drehte den Piloten in eine seitliche Lage. Dadurch kam der Kopf deutlich über der Wasseroberfläche zu liegen. Allerdings blieb der Klettverschluss bei einem Teil der Weste geschlossen (siehe Bild 5), so dass der volle Auftrieb erst nach Öffnen des Kletts per Hand wirksam wurde.



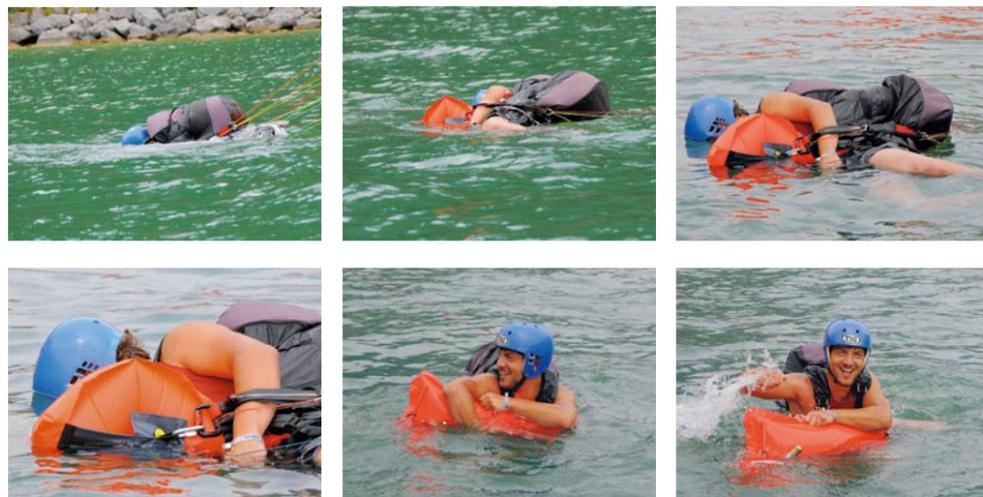
**Wasserung mit Automatik-Weste 275 N 3D**

Diese Weste ist aus dem gewerblichen Bereich und für den Einsatz z.B. auf Ölplattformen bestimmt. Sie soll auch Personen, die mit schwerer, wasserdichter Bekleidung ausgerüstet sind, in eine ohnmachtsichere Rückenlage bringen. Im Test zeigte sich jedoch, dass die zusätzlichen großen Auftriebskörper vor der Brust für unsere Zwecke zu tief angebracht sind. Der Kopf kann zwischen diesen Auftriebskörpern seitlich ins Wasser geraten.



**Wasserung mit Feststoffweste 50 N**

Feststoffwesten werden nicht als Rettungswesten sondern als "Schwimmhilfen" deklariert. Gemäß der Norm können sie keine ohnmachtsichere Lage des Gewässerten garantieren. Es hat deshalb nicht verwundert, dass diese Weste keinerlei Auftrieb für den Kopf entwickelt, wenn der Pilot passiv ist. Nur mit aktiven Schwimmbewegungen des Piloten ist es möglich, den Kopf über Wasser zu halten.



**Wasserung mit dem Automatik-Auftriebskörper von "Freiflieger.eu"**

Dieses Rettungsmittel ist ein großer rechteckiger Luftsack, der mittels CO2-Patrone nach der Wasserung automatisch aufgeblasen wird. Im Test öffnete sich der Auftriebskörper zunächst nur teilweise, auch hier hinderte der Klettverschluss die vollständige Öffnung. Einen Schutz gegen Ertrinken bei Bewusstlosigkeit/Handlungsunfähigkeit bietet der Auftriebskörper nicht. Ein aktiver Pilot kann sich jedoch mit beiden Armen sehr gut festhalten und problemlos den Auftrieb des Protektors ausgleichen.

wie bei Klettverschlüssen an Rettungsgeräte-Containern scheint ein regelmäßiges Öffnen auch bei den Rettungswesten erforderlich zu sein, um zu hohe Haltekräfte zu verhindern.

Voluminöse Rettungswesten können am Kopf in Konflikt mit dem Helm des Piloten geraten, dies ist besonders bei Integralhelmen der Fall. Piloten berichteten davon, dass der Druck der Weste gegen den Kinnbügel des Helmes sehr unangenehm am Hals spürbar wird. Bei Halbschalen- oder Jethelmen ist dieses Problem sehr viel weniger stark ausgeprägt. Sicherheitstrainingsteilnehmer, besonders solche mit Integralhelmen, sollten darauf gebietet werden, direkt nach der Wasserlandung den Kinnriemen des Helmes zu öffnen. Im Test hat sich gezeigt, dass dies einfach möglich ist

**Zusammenfassung**

Nur eines der fünf getesteten Systeme, die Rettungsweste Plastino 275 N, hat die wichtigste Bedingung erfüllt: Nach der Wasserung eines



bewusstlosen/handlungsunfähigen Piloten mit modernem Protektorgurtzeug, diesen in eine Lage zu bringen, bei der kein Ertrinken droht.

Die Secumar Alpha 275 3D konnte den Kopf des gewässerten Piloten nicht in jedem Fall in eine sichere Lage bringen. Die drei weiteren Systeme boten keine Ohnmachtsicherheit und hät-

ten einen bewusstlosen/handlungsunfähigen Piloten nicht vor dem Ertrinken geschützt.

Dieser Test konnte nur einen kleinen Teil der auf dem Markt befindlichen Rettungswesten untersuchen. Es gibt eine Vielzahl von Herstellern, die Rettungswesten gemäß der CE-Normen anbieten. Es ist keineswegs ausgeschlossen, dass andere Rettungswesten der 275 N-Klasse, aufgrund anderer Bauweise, keine Ohnmachtsicherheit für gewässerte Piloten bieten.

Die Sicherheitstrainings-Veranstalter werden aufgefordert, ihre Rettungswesten, analog zum Test des DHV, auf Ohnmachtsicherheit zu überprüfen und künftig nur solche Systeme einzusetzen, die Ohnmachtsicherheit gewährleisten.

Besonderen Dank an die Piloten Flo Peter (Fluglehrerassistent), Ronny Schmidt und Simon Winkler, an Ecki Maute und Cordula Cröniger von der Flugschule Achensee, an die Flugschule Chiemsee für die zur Verfügung gestellten Gurtzeuge und Retter und an Nova Paragliders für die Leihschirme. ▽

# Spaß-FACTOR

Es ist schwer, Gefühle zu beschreiben – insbesondere, wie sich ein Gleitschirm fliegt. Bei NOVA bauen wir seit jeher Gleitschirme, deren messbare Leistung an der Spitze ihrer Klasse liegt.

Beim Factor kommt noch etwas anderes dazu: das „Feeling“, das „Sich-Wohlfühlen“, das Spielerische und Leichte.

Der Spaß-Factor eben.

|              | FACTOR 19   | FACTOR 21   | FACTOR 23   | FACTOR 25   |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Startgew. kg | 70-90       | 80-105      | 90-115      | 100-130     |
| Zulassung    | LTF 2 / ENC |

Info-Broschüre zum download: [www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)

In den Dolomiten, Foto: Till Gottbrath



FOTO MARTIN SCHEEL

# Gleitschirm-Unfallstatistik 2008

Drachen Unfallberichte folgen in Ausgabe 161

TEXT KARL SLEZAK

## Unfallzahlen

Für das Jahr 2008 wurden dem DHV 130 Unfälle und Störungen von deutschen Piloten in Deutschland gemeldet, davon ein tödlicher Unfall. Zusammen mit den Meldungen aus dem Ausland lag die Gesamtzahl der Unfälle und Störungen bei 202, davon sieben tödliche Unfälle. Die Gesamtzahl der Meldungen stieg damit zu den Vorjahren deutlich an, die Zahl der Unfälle mit schweren und tödlichen Verletzungen entsprach in etwa dem Vorjahresniveau.

## Allgemeine statistische Angaben

Angaben hierzu sind in der Unfallstatistik 2007 (nachzulesen unter Sicherheit auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)) genau aufgeführt.

## Unfallursachen

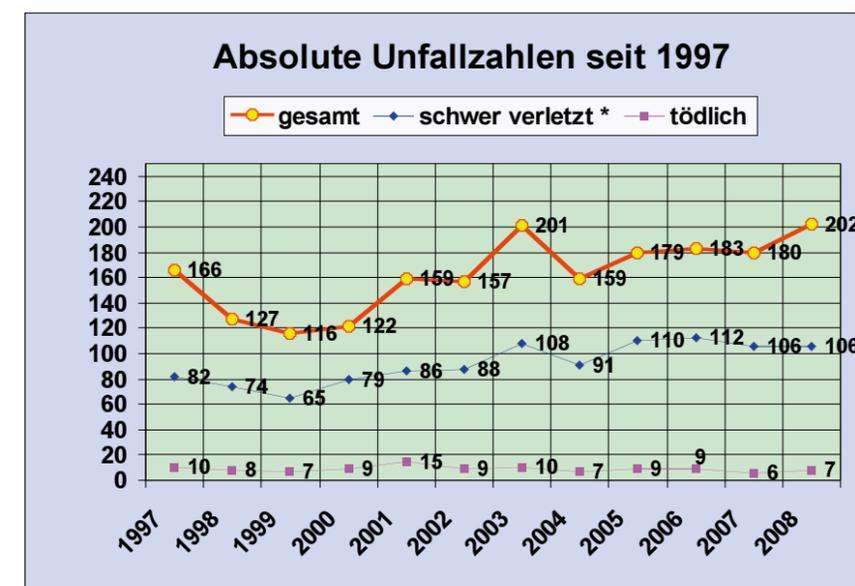
Grob kann unterschieden werden zwischen Unfällen, bei welchen das Verhalten des Fluggerätes eine Rolle spielt (Kappenstörungen, Extremflug) und solchen, die überwiegend auf einen Pilotenfehler zurückzuführen sind (z.B. fehlerhafte Landeinteilung).

## Störungen und Extremflug

Bei 81 der 202 gemeldeten Unfälle und Störungen war das Verhalten des Schirmes bei einer Extremflugsituation oder Kappenstörung mit unfallursächlich.

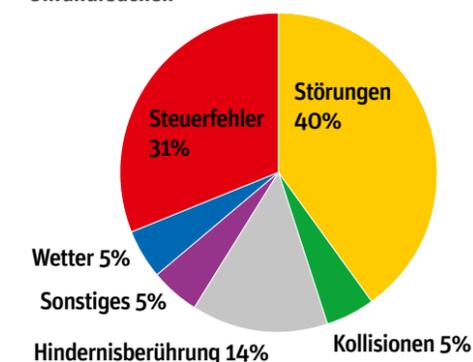
## Einklapper

Insgesamt 58 Einklapper wurden als Unfallursache gemeldet. 42 seitliche Einklapper, 13 frontale Einklapper und 3 Einklapper, deren Form nicht näher zu spezifizieren war. Einklapper sind



|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Störungen, Extremflug</b> | Einklapper, Trudeln, Stall, Sackflug, Steilschleife, Verhänger, Leinenknoten, Acro, Abstiegshilfen.   |
| <b>Steuerfehler</b>          | Fehlerhafte Steuerung des Schirmes bei Start, Flug und Landung (z.B. zu spätes Anbremsen des Schirmes beim Start, Fehleinschätzung bei der Landeinteilung). |
| <b>Hindernisberührung</b>    | Unfälle, bei welchen die Kollision mit einem Hindernis, meist wegen einer räumlichen Fehleinschätzung, ursächlich war.                                      |
| <b>Wetter</b>                | Unmittelbar auf das Wetter zurückzuführender Unfall (z.B. Gewitter, vom Starkwind verblasen etc.).  |
| <b>Kollisionen</b>           | Zusammenstoß mit einem LFZ der gleichen Kategorie   |

## Unfallursachen



nach wie vor der Hauptfaktor bei Gleitschirmunfällen. Deshalb sind, wie bereits in der Statistik 2007, in der folgende Tabelle nähere Informationen aufgeführt zu den betroffenen Geräten, den Wetterbedingungen, dem Verhalten von Schirm und Pilot sowie den Verletzungsfolgen für den Piloten. Es wurden nur die Einklapper-Unfälle berücksichtigt, für welche die notwendigen Daten vorlagen (47 von 58).

## Die tödlichen Unfälle 2008

Von den tödlichen Gleitschirmunfällen ereignete sich einer in Deutschland, zwei in Österreich, einer in Frankreich, einer in Spanien, einer in der Türkei und einer in Südafrika.

Bei einem weiteren Unfall in Deutschland starb ein niederländischer Pilot. Beim Soaren an der Ostseeküste wurde ein Fluglaie nach einem Einklapper schwer verletzt. Er verstarb zwei Monate später.

**Tafelberg, SA:** Die Mehrzahl der Teilnehmer einer geführten Gruppe hatte sich, wegen widriger Windbedingungen, gegen einen Start vom Tafelberg entschieden. Darunter auch ein deutscher Pilot mit mehrjähriger Flugerfahrung. Der Mann hat es sich dann jedoch anders überlegt und war gestartet mit offenen Beingurten. In ca. 20 m GND fiel er aus dem Gurtzeug heraus und stürzte zu Tode. Teilnehmer der Gruppe berichteten, dass der Pilot mit einem Gurtzeug ausgerüstet war, bei dem er absichtlich die Herausfallsicherung an den Beingurten abgetrennt hatte.

**Piedrahita, ES:** Bei einem Durchgang der German Open verunglückte ein deutscher Pilot tödlich (Gerät: Niviuk Icepeak, LTF 2-3). Bei seinem Schirm war es zu einem großen Einklapper mit anschließendem Verhängen und Spiralsturz bis zum Aufprall gekommen. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht im Sicherheitsbereich auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

**Haute Savoie, FR:** Ein erfahrener 69-jähriger deutscher Gleitschirmflieger war bei einem Streckenflug tödlich verunglückt. (Gerät: Gradient Delite, LTF 1-2) Man fand seine Leiche in einer Felswand. Die näheren Umstände sind ungeklärt.

**Sillian, AT:** Nach einem Einklapper, verursacht durch ein bewusst eingeleitetes Rollmanöver, kommt es zu einem Einklapper mit anschließendem Spiralsturz bis zum Boden (Gerät: Gradient Golden 2, LTF 1-2). Mit einiger Sicherheit trat bei diesem Unfall eine Fehlfunktion des Rettungsgerätes, bedingt durch ein Verhängen mit dem Beschleuniger/Beinstrecker, auf. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht im Sicherheitsbereich auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

**Öludeniz, TR:** Thomas Beyhl, Inhaber der Flugschule Chiemsee, verunglückt tödlich nach einem Einklapper im Startbereich des Babadag (Gerät: Advance Sigma 6, LTF 2). Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht im Sicherheitsbereich auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

**Loffenau, DE:** Unfall im Startbereich. Ein Pilot hatte die Kappe seines Gleitschirms nicht ganz über sich geführt, als er abhob (Gerät: Swing Arcus 4, LTF 1-2). Das Gerät tauchte durch und im Abflug kam es zur Baumberührung. Beim Aufprall auf den Boden zog sich der Gleitschirmflieger schwere, aber nicht lebensbedrohliche Verletzungen zu (Beckenbruch). Nachdem er bereits auf dem Wege der Besserung war, verstarb er im Krankenhaus, vermutlich aufgrund einer Embolie.

**Hallstatt, AT:** Bei einem Sicherheitstraining erkrank ein notgewasserter Pilot, weil seine Automatik-Schwimmweste nicht funktionierte und die Bootsrettung zu lange dauerte. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht im Sicherheitsbereich auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

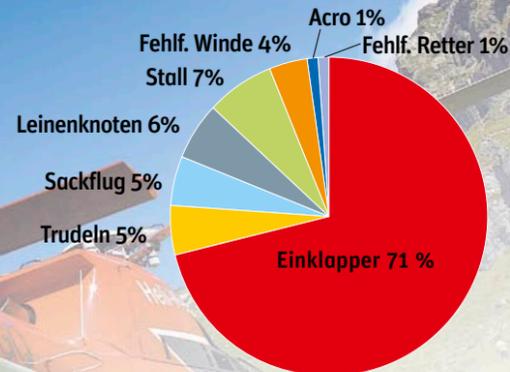
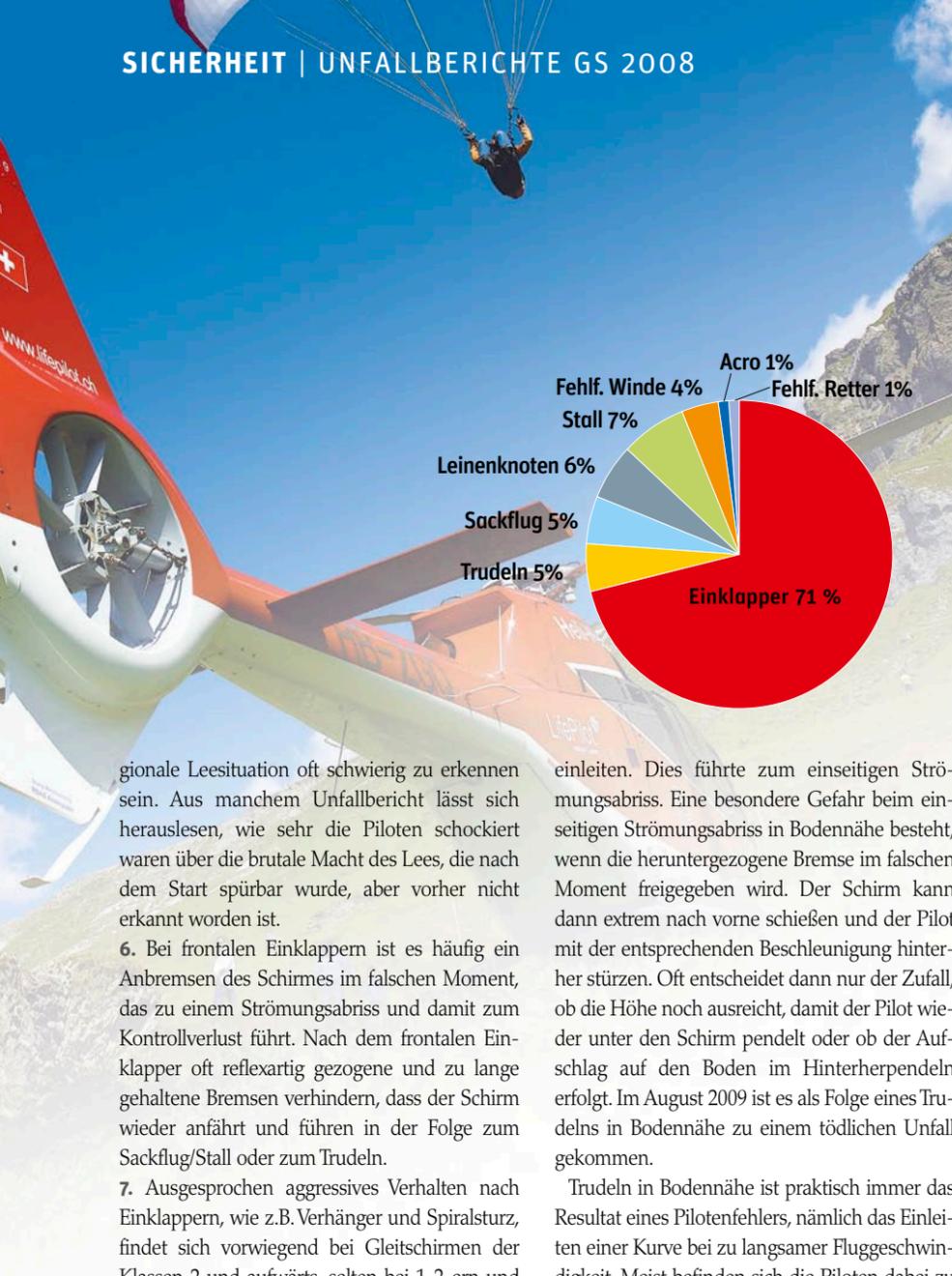
**Ostseeküste bei Hohwacht, DE:** Ein Fluglaie hatte sich via Internet über die Schweiz einen Wettkampfschirm (Airwave Magic FR, offene Klasse) besorgt und damit bereits einige Flüge an der Ostseeküste gemacht. Am Unfalltag herrschte sehr starker und böiger Wind. Nach Augenzeugenberichten wurde der Gleitschirmflieger von einer sehr starken Böe erfasst, ca. 10-15 m nach oben gerissen und leeseitig versetzt. Dort kam es dann zu einem massiven Einklapper und Absturz bis zum Boden. Der Schwerverletzte starb zwei Monate später im Krankenhaus. Wegen des Zeitabstandes zwischen Unfall und Tod des Fliegers (> 30 Tage, gemäß BFU-Definition), wird dieser Unfall nicht als Flugunfall in der Statistik geführt.

**Windenschleppgelände Getelo:** Starker und böiger Ostwind vereitelte das Fliegen auf dem Windenschleppgelände fast den ganzen Tag über. Nachdem die Windgeschwindigkeit etwas nachgelassen hat, will ein sehr erfahrener niederländischer Pilot (Niederl. Fluglehrerberechtigung) die Verhältnisse checken (Gerät: UP Trango, LTF 2-3). Beim Zurückfliegen nach dem Ausklinken, etwa 100 m GND, wird der Schirm durch einen massiven Frontklapper deformiert. Anschließend kommt es, vermutlich durch ein Bremsmanöver des Piloten, zum Trudeln bis zum Aufschlag. Der Pilot stirbt wenig später. Da die DHV-Unfallstatistik nur Unfälle deutscher Piloten im In- und Ausland berücksichtigt, wird dieser Unfall nicht in der Statistik geführt.

### Folgende Erkenntnisse lassen sich aus den Informationen in der Tabelle ableiten:

1. Bei seitlichen Einklappern führt überwiegend ein zu passives Verhalten des Piloten zum Unfall, vor allem kein oder nicht ausreichendes Stabilisieren der Drehbewegung nach dem Klapper. Weitaus seltener ist ein Strömungsabriss als Folge eines zu starken Gegenbremsens auf der offenen Seite nach dem Einklappen. Viele Piloten sind offensichtlich nicht ausreichend trainiert, um die Stabilisierung des Gleitschirms nach einem Einklapper im richtigen Maße vorzunehmen.
2. In den meisten Fällen ereignet sich das Einklappen bodennah, im Bereich bis 50 m GND. Bereits der bei Klappern unvermeidliche Höhenverlust führt oft zu einer schnellen Bodenannäherung, auch wenn der Pilot richtig reagiert. Bei untrainierten Piloten ist meist, aufgrund der Schnelligkeit des Ablaufs der Ereignisse, gar keine Reaktion, wie etwa Gegenbremsen, möglich. Einer der wichtigsten Sicherheitsfaktoren beim Gleitschirmfliegen ist die Einhaltung eines ausreichenden Hangabstands.
3. Kein Gleitschirm klappt ein, weil ihm gerade danach zumute ist! Mit Abstand am häufigsten sind die Turbulenzen eines Lees die Ursache für die Störung. Häufig wird das in den Unfallberichten, als nachträgliche Analyse, vom Piloten hinterher erkannt. Der ständige Check, während des Fliegens, wo sich auf der geplanten Flugroute Leegebiete befinden können, ist unumgänglich. Hierzu gehören auch kleinräumige Leegebiete, z.B. Geländeknicke, die beim hangnahen Soaren gefährlich werden können.
4. Hammerthermik generiert Hammerturbulenzen. Gelegenheitspiloten haben bei solchen Bedingungen nichts in der Luft zu suchen.
5. Oft wird bei unklarer Windsituation gestartet. Einmal in der Luft, ist die Entscheidung unumgänglich. Bei mehr als einem Dutzend der Einklapper-Unfälle in der Tabelle war die Windsituation am Start undurchsichtig. Ganz schwacher Aufwind, wechselnd mit Rückenwindphasen, plötzlich wechselnde Windrichtungen und Windstärken, das sollte jeden Piloten sehr sensibel machen. Geländebedingt kann eine überere-

| Klasse | Gerät                   | Art des Einklappers  | Flugsituation, Höhe Wetter/Wind                       | Verhalten des Gerätes  | Verhalten des Piloten   | Verletzungen |
|--------|-------------------------|--|---|--|---|--------------|
| 1-2    | Independence Dragon 1 L | Massiver seitlicher Einklapper                               | Flug am Hang, Leeturbulenzen, 8 m GND                 | Drehung zur eingeklappten Seite, direkt in den Hang                              | Stabilisierung blieb wg. direkter Bodennähe erfolglos                                     | Schwer       |
| 1-2    | Ozone Rush M            | Seitlicher Einklapper, Gegenklapper                          | Flug am Hang, thermische Turbulenz 5 m GND            | Drehung zur eingeklappten Seite  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich   | Schwer       |
| 1-2    | Swing Arcus 3.26        | Seitlicher Einklapper, dabei verhängt eine Leine am Gurtzeug | Thermikkreisen, thermische Turbulenz > 100 m GND      | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite, wg. am Gurtzeug verhakter Leine      | Keine/ungenügende Stabilisierung, mehrere Umdrehungen ohne ausreichende Pilotenreaktion   | Mittel       |
| 1-2    | Gradient Golden 2.26    | Seitlicher Einklapper, 50%, provoziert durch Rollen          | Keine Turbulenzen, 300 m GND                          | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite, auch nach Wiederöffnung des Klappers | Keine/ungenügende Stabilisierung  | Tödlich      |
| 1      | Pro Design Effect L     | Seitlicher Einklapper von 30%                                | Abflug, Leicht thermisch, 30 m GND                    | Drehung zur eingeklappten Seite, direkt in den Hang                              | Statt Gegenbremsen, Bremse an Einklappseite betätigt                                      | Schwer       |
| 1-2    | Swing Mistral 3.26      | Mehrere seitliche Einklapper                                 | Sehr starker Talwind, turbulent, Leewirkung, 15 m GND | Drehung zur eingeklappten Seite  | Pilot kann mehrere Klapper korrigieren, bodennah Kontrollverlust durch starke Turbulenzen | Schwer       |
| 1      | Swing Axis.28           | Seitlicher Einklapper  | Flug im Lee, starker Wind                             | Drehung zur eingeklappten Seite, 90°, Baumlandung                                | Keine/ungenügende Stabilisierung  | Unverletzt   |
| 1      | Pilots One              | Seitlicher Einklapper aus Nicken                             | Thermische Turbulenzen, 40 m GND, im Abflug           | Drehung zur eingeklappten Seite, Verhängen                                       | Keinerlei Reaktion trotz Funkanweisung  | Schwer       |
| 1-2    | Icaro Instinct          | Seitlicher Einklapper  | Flug im Lee, 20 m GND, versuchte Notlandung           | Drehung zur eingeklappten Seite  | Keine/ungenügende Stabilisierung  | Schwer       |
| 1-2    | Swing Mistral 5.24      | Seitlicher Einklapper  | Abflug, Starkwind                                     | Drehung zur eingeklappten Seite  | Keine/ungenügende Stabilisierung  | Schwer       |
| 1-2    | Nova Bamboo M           | Mehrere seitliche Einklapper                                 | Gleitflug, sehr starke Leeturbulenzen 50 m GND        | Drehung zur eingeklappten Seite, mehrere Twists                                  | Wg. heftigen Schirmverhaltens gezielte Reaktion schwierig, Auslösung Rettung              | Unverletzt   |
| 1-2    | Swing Arcus 3.26        | Frontklapper   | Flug im Lee, sehr turbulent, 5-10 m GND               | Senkrechter Absturz  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich   | Schwer       |
| 1-2    | Skywalk Tequila 2 M     | Frontklapper   | Flug im Lee, sehr turbulent, 15 m GND                 | Senkrechter Absturz  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich   | Schwer       |
| 1-2    | Nova Rookie             | Frontklapper   | Flug im Lee 10 m GND                                  | Senkrechter Absturz  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich   | Unverletzt   |
| *      | Airwave Magic FR        | Massiver Frontklapper  | Leerotar 10-15 m GND                                  | Senkrechter Absturz  | -   | Tödlich      |
| 1      | U-Turn Ladyguard        | Seitlicher Einklapper  | Start direkt in Leerotar 20 m GND                     | Drehung zur eingeklappten Seite  | Drehung abfangen, wg. Höhenverlust Baumlandung  | Leicht       |
| 2      | Skywalk Cayenne 2 S     | Seitlicher Einklapper+Gegenklapper                           | Beginnende Leesituation (Winddrehung)                 | Senkrechter Absturz > 50 Höhenmeter  | Möglicherw. Überbremsen, Auslösung Retter zu spät   | Schwer       |
| 1-2    | Advance Epsilon 5 L     | Seitlicher Einklapper+Gegenklapper                           | Stark thermisch, Gleitflug, 25 m GND                  | Drehung zur eingeklappten Seite  | Pilot konnte beide Klapper korrigieren, Bodenberührung wg. Höhenverlust                   | Leicht       |
| 2      | Advance Sigma 6.28      | Seitlicher Einklapper  | Lee, Abflug, 15 m GND                                 | Drehung zur eingeklappten Seite, extremes Vorschießen                            | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich, möglicherw. Bremsen nicht in Händen        | Tödlich      |



gionale Leesituation oft schwierig zu erkennen sein. Aus manchem Unfallbericht lässt sich herauslesen, wie sehr die Piloten schockiert waren über die brutale Macht des Lees, die nach dem Start spürbar wurde, aber vorher nicht erkannt worden ist.

6. Bei frontalen Einklappen ist es häufig ein Anbremsen des Schirmes im falschen Moment, das zu einem Strömungsabriss und damit zum Kontrollverlust führt. Nach dem frontalen Einklapper oft reflexartig gezogene und zu lange gehaltene Bremsen verhindern, dass der Schirm wieder anfährt und führen in der Folge zum Sackflug/Stall oder zum Trudeln.

7. Ausgesprochen aggressives Verhalten nach Einklappen, wie z.B. Verhänger und Spiralsturz, findet sich vorwiegend bei Gleitschirmen der Klassen 2 und aufwärts, selten bei 1-2-ern und praktisch sehr selten in der Klasse 1. Dennoch kann, besonders im unmittelbar bodennahen Bereich, die Drehbewegung oder der Höhenverlust nach einem Einklapper auch bei Schirmen der Klasse 1 zum Unfall führen.

8. Die rechtzeitige Auslösung des Rettungsschirmes hätte viele der schweren und tödlichen Unfälle verhindern können.

### Trudeln

Beim Trudeln reißt die Strömung wegen zu starken Anbremsens einer Seite des Schirms, einseitig ab und das Gerät beginnt um die Hochachse zu rotieren. Fünf Fälle von Trudeln als Unfallgrund wurden 2008 gemeldet. Dabei verletzten sich vier Piloten schwer, einer blieb unverletzt. Drei dieser Unfälle ereigneten sich im Landeanflug. Die Piloten waren stark angebremselt geflogen und wollten in der Folge noch eine Kurve

einleiten. Dies führte zum einseitigen Strömungsabriss. Eine besondere Gefahr beim einseitigen Strömungsabriss in Bodennähe besteht, wenn die heruntergezogene Bremse im falschen Moment freigegeben wird. Der Schirm kann dann extrem nach vorne schießen und der Pilot mit der entsprechenden Beschleunigung hinterher stürzen. Oft entscheidet dann nur der Zufall, ob die Höhe noch ausreicht, damit der Pilot wieder unter den Schirm pendelt oder ob der Aufschlag auf den Boden im Hinterherpendeln erfolgt. Im August 2009 ist es als Folge eines Trudeln in Bodennähe zu einem tödlichen Unfall gekommen.

Trudeln in Bodennähe ist praktisch immer das Resultat eines Pilotenfehlers, nämlich das Einleiten einer Kurve bei zu langsamer Fluggeschwindigkeit. Meist befinden sich die Piloten dabei zu hoch im Endanflug oder der Gleitschirm gewinnt durch einen thermischen Heber noch einmal an Höhe. Um nicht zu weit zu fliegen wird dann beidseitig stark gebremst und gleichzeitig gekurvt. In dieser Situation sollte sich der Pilot bewusst machen, dass die Folgen einer Außenlandung, selbst wenn dort Bäume oder Büsche warten, in aller Regel ungleich harmloser sind, als das Resultat eines Strömungsabrisse in Bodennähe.

Wegen eines schnellen Ausweichmanövers bei dichtem Flugbetrieb geriet der Gleitschirm eines Piloten in Kössen ins Trudeln. Der Pilot wurde dabei in die Tragegurte eingetwistet und konnte das Gerät nicht mehr kontrollieren. Der Rettungsschirm löste die Situation, der Pilot blieb unverletzt.

Ein Pilot überzog seinen Schirm beim Achtern in Hangnähe einseitig, es kam zum Strömungs-

abriss und zum Trudeln bis zum Aufschlag. Besonders in schwachen Aufwindbedingungen fliegen viele Piloten sehr stark angebremselt, um länger im schwachen Steigen zu bleiben (und manchmal im falschen Glauben, je mehr gebremst wird, desto geringer wird die Sinkgeschwindigkeit). Es sollte jedoch immer beachtet werden, dass vor dem Einleiten einer Kurve wieder genügend Geschwindigkeit aufgenommen wird, um nicht Gefahr zu laufen, ins Trudeln zu kommen.

### Stall

Vier Piloten verunfallten, weil sie ihren Schirm beidseitig so stark angebremselt hatten, dass dieser in einen Fullstall überging. Zwei dieser Vorfälle ereigneten sich in der Ausbildung.

Einer der Flugschüler hatte nach einem Seilriss beim Windenschlepp den vorschießenden Schirm stark angebremselt und die Bremsen nicht mehr gelöst. Folge: Fullstall, der über 100 Höhenmeter gehalten wurde, trotz mehrmaliger Funkanweisung, die Bremsen freizugeben. Dies machte der Flugschüler dann erst in Bodennähe, worauf die Kappe weit vorschoss und der Aufprall im Durchpendeln erfolgte. Gleiches tat eine Flugschülerin bei der alpinen Höhenflugschulung. Fullstall aus unbekannter Ursache in 100 m GND, viel zu späte Reaktion auf Funkanweisungen. Beide Flugschüler verletzten sich beim Aufprall schwer und hatten hinterher keine Erklärung für ihr Verhalten.

Ein Vielflieger ärgerte sich über sein „schändliches Fehlverhalten“, das zu einem Stall in Bodennähe führte und für ihn mit schweren Wirbelverletzungen endete. Er hatte in ruppiger Thermik die vorschießende Kappe durch beidseitiges Anbremsen gestoppt, die Steuerleinen aber dann so lange unten gehalten, dass der Schirm (begünstigt durch den Einflug in einen Aufwind), nach hinten kippte und staltete.

### Sackflug

Zwei Unfälle verursacht durch Sackflug führten zur Sperrung (Lufttüchtigkeitsanweisung) des Doppelsitzers Airea Cargo. Bei winterlichen Temperaturen geriet der Doppelsitzer 5 Sekunden nach dem Abheben urplötzlich in den Sackflug. Pilot und Passagier krachen rückwärts in den Steilhang und bleiben nur unverletzt, weil dieser tief verschneit ist. Der zweite Unfall ereignet sich beim Windenschlepp. In etwa 5-8 m Höhe kam es auch hier, ohne erkennbare Vorzeichen oder einen Steuer Eingriff des Piloten, zum Sackflug. Beim Aufprall auf den Boden wird der

| Klasse | Gerät                | Art des Einklappers                | Flugsituation, Höhe<br>Wetter/Wind                                | Verhalten des Gerätes                                       | Verhalten des Piloten   | Verletzungen           |
|--------|----------------------|------------------------------------|---|---|---|------------------------|
| 2      | Paratech P 80 SM     | Massiver seitlicher Einklapper     | Bei Außenlandung ins Lee gekommen, 10 m GND                       | Drehung zur eingeklappten Seite,                            | Stabilisierung blieb wg. direkter Bodennähe erfolglos             | Schwer                 |
| 2-3    | Nova Triton          | Seitlicher Einklapper, Spiralsturz | Windböen bis 55 km/h, Flug im Hangaufwind 30-40 m GND             | Drehung zur eingeklappten Seite, Baumlandung                | -   | Unverletzt             |
| 1      | U-Turn Emotion       | Mehrere Seitliche Einklapper       | Soaring, 20 m GND, Böen > 40 km/h, Flugschüler ohne Schein        | Drehung zur eingeklappten Seite                             | Keine/ungenügende Stabilisierung                                  | mittel                 |
| 2      | Icaro Ice M          | Seitlicher Einklapper, Spiralsturz | Thermische Turbulenzen, Thermikkreisen, 150 m GND                 | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite                  | Stabilisierung brachte keinen Erfolg, Auslösung Rettung 130 m GND | Unverletzt             |
| 2      | Ozone Addict 2 M     | Massiver seitlicher Einklapper     | Abflug, Mischung Talwind/ hermik, 15 m GND                        | Drehung zur eingeklappten Seite                             | Überbremsen der Gegenseite, Strömungsabriss                       | Schwer                 |
| 2      | Advance Sigma 6 28   | Frontklapper                       | 20-30 m GND   | Deformation, hohes Sinken, keine selbst. Wiederöffnung      | Versuch Wiederöffnung aber wg. geringer Höhe erfolglos            | Schwer                 |
| 1-2    | Icaro Force M        | Seitlicher Einklapper              | Thermikkreisen 150 m GND, thermische Turbulenzen                  | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite bis zum Aufprall | Keine/ungenügende Stabilisierung, keine Rettung                   | mittel                 |
| 1-2    | Advance Epsilon 5 28 | Seitlicher Einklapper              | Landeanflug 15-20 m GND   | Drehung zur eingeklappten Seite                             | Ablauf so rasant, dass Pilot keine Reaktion zeigte                | Schwer                 |
| 1-2    | Advance Epsilon 5 M  | Seitlicher Einklapper              | Gleitflug am Hang, thermische Turbulenzen                         | Drehung zur eingeklappten Seite bis zum Aufprall am Hang    | Keine/ungenügende Stabilisierung                                  | Schwer                 |
| 1-2    | Airwave Sport 3 M    | Massiver seitlicher Einklapper     | Abflug, starke thermische Ablösungen, 30 m GND                    | Drehung zur eingeklappten Seite, frontaler Aufprall am Hang | Ablauf so rasant, dass Pilot keine Reaktion zeigte                | Schwerste Verletzungen |
| 2-3    | UP Trango            | Frontklapper                       | Sehr starker böiger Ostwind, sehr turbulent, Gleitflug, 100 m GND | Kappe entleert, asymm. Wiederöffnung, dann Trudeln          | Möglicherweise Überbremsen  | Tödlich                |
| 2      | Icaro Ice M          | Frontklapper                       | Landeanflug, 15 m GND, stark thermisch                            | Senkrechter Absturz   | -   | Schwer                 |
| 2      | Advance Sigma 4 29   | Seitlicher Einklapper              | XC-Flug, stark thermisch Mit wenig Höhe Grat überquert, 100 m GND | Drehung zur eingeklappten Seite                             | Pilot überbremselt, Schirm trudelt bis zum Boden                  | Schwer                 |

Passagier schwer verletzt. Dieser Unfall konnte lückenlos analysiert werden, weil ein Video des Ablaufs zur Verfügung stand.

Ein weiterer Schirm der (insolventen) Marke Airea verursachte einen Sackflugunfall mit schwerwiegenden Folgen für die junge Pilotin. Nach dem Abheben am steilen Startplatz bei der Bergstation in Bezau, nach einer kurzen Flugstrecke, nahm der „Session S“ plötzlich hohes Sinken bei vollständig offener Kappe auf. Beobachter erkannten den Flugzustand klar als Sackflug. Unglücklicherweise streifte der Schirm seitlich einen Baum und verhängte sich. Die Pilotin wurde mit großer Wucht in den Hang geschleudert und zog sich schwere Brüche an beiden Beinen zu.

### Knoten/Fremdkörper in den Leinen/Steuerleinen

Eine ganz professionelle „Performance“ zeigte ein Pilot, der mit einem starken Leinenknoten gestartet war, der den Schirm seitlich ausbrechen ließ. Er analysierte: „mit Gegensteuern und Gewichtsverlagerung Geradeausflug gut möglich, Kurvenflug gegen die durch den Knoten erzwungene Drehrichtung fast nicht möglich, in die erzwungene Drehrichtung schwer zu kontrollieren, kontrolliertes Kurven nicht sicher möglich, aber kontrolliertes Baumlanden“. Dies tat er dann auch und weder er noch seine Flugausrüstung nahmen dabei Schaden.

Wie gefährlich es ist, mit Knoten/Verwicklungen/Fremdkörpern in den Leinen zu starten

haben sechs Unfälle mit Schwerverletzten im Jahr 2007 gezeigt. In allen sechs Fällen war beim Gegensteuern der erzwungenen Drehbewegung ein Strömungsabriss eingetreten, der zum Absturz führte. In dieser Situation gilt: Gegensteuern mit möglichst viel Gewichtsverlagerung und möglichst wenig Bremse. Versuche den Knoten zu lösen/den Fremdkörper zu entfernen erst mit sicherer Höhe. Reguläre Landung nur, wenn Kurvenflug ohne Strömungsabrisse möglich ist. Wenn nicht, Baumlandung durchführen oder Rettungsgerät auslösen. Ein Strömungsabriss in Bodennähe ist immer lebensgefährlich, eine gezielte Baumlandung in der Regel harmlos und auch eine Landung am Rettungsschirm mit geringem Risiko verbunden.

Drei weitere Unfälle bedingt durch Leinenknoten wurde 2008 gemeldet. Dabei wurde ein Pilot schwer verletzt. Er hatte den Leinenknoten in der ersten Steigphase beim Windschlepp wahrgenommen und versucht die Flugrichtung durch Gegensteuern zu stabilisieren. Dabei war die Strömung abgerissen und der Pilot stürzte bis zum Boden ab. In zwei weiteren Fällen hatte der Leinenknoten nach dem Start zu einer Drehbewegung des Schirmes Richtung Hang geführt. Ein Fall ging glimpflich aus (Baumlandung), der andere Pilot stürzte auf den Rücken und verletzte sich schwer.

Ein Flug mit einem Leinenknoten ist immer mit Stress, Angst und nicht zu unterschätzender Gefahr verbunden. Dagegen gibt es nur eine wirksame Strategie: Die Leinen so gründlich kontrollieren, dass eine Verknotung oder das Verhaken eines Fremdkörpers ausgeschlossen ist.

**Unfälle beim Start**

Der Gleitschirm ist eigentlich extrem Fehler verzeihend beim Start. In den „Massenfluggebieten“ werden dem Zuschauer oft reihenweise die abenteuerlichsten Stunts beim Start geboten und doch kommen die meisten „irgendwie“ raus.

Der mit Abstand gefährlichste Pilotenfehler beim Start ist ein zu geringes Anbremsen im steilen Startgelände mit der Folge des Vorschießens und Einklappens der Kappe während des Abhebens. Meist wird der Gleitschirm sofort in eine schnelle Drehung geraten, die wieder auf den Hang zu führt. Jedes Jahr kommt es auf diese Weise zu schweren Unfällen, auch 2008 hat das Vorschießen-Einklappen-in-den-Hang-drehen sieben Schwerverletzte gefordert. Das Starthandling im Steilgelände ist ungleich anspruchsvoller und sehr viel weniger Fehler verzeihend als am flacheren Hang. Unverständlich deshalb oft die Entscheidung vieler Piloten, den Schirm absichtlich im Steilen auszulegen, obwohl oberhalb viel flacheres Gelände zur Verfügung stünde. Ein ideales Startgelände hat immer eine nur schwach geneigte Fläche zum Aufziehen und wird erst nach unten hin kontinuierlich steiler. Das verringert die Unfallgefahr immens.

Ein weiterer Unfallschwerpunkt ist das unkontrollierte „Ausgehelt-werden“ beim Rückwärts-Aufziehen und das Ausdrehen in die falsche Richtung, nicht selten geschieht beides nacheinander. Mit dem Rücken zur Flugrichtung fliegend ist die Steuerung schwierig und erfolgt, wegen der überkreuzten Steuerleinen, intuitiv meist in die falsche Richtung. Drei Piloten wur-

den auf diese Weise schwer verletzt, weil der Schirm in die falsche Richtung - nämlich zurück Richtung Hang - gesteuert wurde. Vor dem Rückwärts-Aufziehen muss deshalb immer die Kontrolle erfolgen, nach welcher Richtung ausgedreht werden muss. Der oben liegende Tragegurt gibt diese Drehrichtung vor. Doch verkehrt herum ausgedreht und nun im Abflug mit dem Rücken zur Flugrichtung? Sofort die Steuerleinen oberhalb der Rollen am Tragegurt greifen. Jetzt kann man, über die Schulter peilend, in die „richtige“ Richtung steuern. Bei ausreichender Sicherheitshöhe aktives Ausdrehen aus den verdrehten Tragegurten.

**Kollisionen**

Zusammenstöße zwischen den Fluggeräten sind eines der ganz großen Risiken beim Gleitschirmfliegen und immer lebensgefährlich. Neun gemeldete Zusammenstöße Gleitschirm-Gleit-schirm forderten 2008 sieben Schwerverletzte. Ein Pilot wird voraussichtlich zeitlebens als Wachkoma-Patient ein Pflegefall bleiben, ein anderer erlitt beim Aufprall nach der Kollision schwerste Wirbelverletzungen und ist querschnittgelähmt.

Das Hauptproblem liegt weniger in der Missachtung der Ausweichregeln sondern häufig in der Tatsache, dass mit generell zu geringem Abstand geflogen wird. Die Thematik Kollisionen wird Gegenstand eines umfangreichen Berichtes im nächsten DHV-Info sein.

**Unfälle beim Tandemfliegen**

Siebenmal wurden Unfälle beim Passagierfliegen gemeldet mit fünf schwerverletzten Passagieren und zwei schwerverletzten Piloten. Drei Landeunfälle wurden dadurch verursacht, dass die Passagiere nicht mitliefen bzw. das Laufen zu früh beendeten und das „Gespann“ dadurch zu Fall brachten. Die Landungen erfolgten z.T. bei ungünstigen Bedingungen, mit erhöhtem Sinken oder bei Nullwind. Im Startlauf bei einem Tandemstart an der Winde knickte ein Passagierin um und verletzte sich am Bein. Ein weiterer Start an der Winde endete in einem Sackflug mit einem schwerverletzten Passagier.

Ein Horrorerlebnis hatten Pilot und Passagier eines Tandems, bei welchem in einer Steilspirale die Aufhängung der T-Bar an einer Seite vollständig abriß. Der Schirm war sofort in einer unkontrollierbaren Flugsituation, worauf der Pilot die Rettung auslöste. Bei der Baumlandung blieben beide unverletzt. Der DHV erließ eine Lufttüch-

tigkeitsanweisung zu der Doppelsitzer-T-Bar.

Bei über 50 km/h Wind führte ein Pilot einen Tandemflug durch. Der Schirm wurde ins Lee abgetrieben die Baumlandung unverletzt überstanden. Im Zuge der Ermittlung erhielt der DHV eine Kopie der Lizenz des Piloten. Diese war recht professionell gefälscht. Mittels eines Scanners hatte sich der „Pilot“, ohne jemals eine Flugschule besucht zu haben, sämtliche möglichen Berechtigungen, einschließlich Fluglehrer, selbst verliehen. Es erfolgte Anzeige bei der Staatsanwaltschaft.

**Hindernisberührung**

Hier sind vor allem die knapp zwei Dutzend Baumlandungen zu nennen, die gemeldet wurden. In aller Regel kommt es hier zu keinen Verletzungen. In den Polizeiberichten wurde mehrmals anerkennend das Verhalten der Piloten erwähnt: Handynotruf mit genauer Positionsangabe (GPS), keine eigenen Rettungsversuche (die in der Vergangenheit immer wieder zu schweren und tödlichen Unfällen geführt haben), Vorhandensein einer Rettungsschnur, die den Rettungskräften die Arbeit erheblich erleichtert.

Ist eine Baumlandung unvermeidlich, muss sie auch gezielt durchgeführt werden. Drei Piloten versuchten Landungen auf Waldlichtungen/Forstwegen und blieben im Anflug mit einer Flügelseite an einem Baum hängen. Die Folge: Abruptes Abstoppen einer Flügelseite, schnelle Schleuderbewegung, harter Aufprall auf dem Boden/am Stamm des Baumes, schwere Verletzungen.

Beim zu nahem Thermikkreisen am Hang kollidierten drei Piloten mit dem Gelände und verletzten sich erheblich. Im Abflugbereich touchierten zwei je eine Schneekanone und ein Schneefanggitter, auch diese beiden verletzten sich erheblich.

**Landeinteilung und Landung**

Probleme in der Landeinteilung sind meist Hindernisberührungen (Bäume, Autos) oder Strömungsabrissse wegen zu hohem Landeanflug und zu weitem Herunterbremsen der Geschwindigkeit durch den Piloten.

Bei der Landung ereignen sich relativ viele Unfälle mit leichteren „schweren“ Verletzungen wie Bänderissen und Knöchelfrakturen. Vieles ließe sich vermeiden, wenn die Piloten auf einen langen, stabilen Endanflug achten würden. Aus den Unfallberichten geht klar hervor, dass es oft die Hektik eines tief angesetzten Endanfluges ist, die zu Fehlreaktionen führt.

| Klasse | Gerät                | Art des Einklappers                   | Flugsituation, Höhe Wetter/Wind                                       | Verhalten des Gerätes  | Verhalten des Piloten   | Verletzungen |
|--------|----------------------|---------------------------------------|---|--|---|--------------|
| 1-2    | Swing Mistral 3 26   | Seitlicher Einklapper mit Verhänger   | XC-Flug, sehr starke turbulente Thermik, Flug in Grathöhe 100 m GND   | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite, Spiralsturz                          | Auslösung Rettung   | Unverletzt   |
| 1-2    | Ozone Buzz           | Seitlicher Einklapper                 | Leerotator 10-15 m GND  | Drehung zur eingeklappten Seite  | Keine/ungenügende Stabilisierung  | Leicht       |
| *      | Gin Boomerang 3      | Seitlicher Einklapper                 | Hangsoaren, 10 m GND, vermutlich kleinräumiges Lee                    | Drehung zur eingeklappten Seite  | Pilot versucht Drehung abzufangen, wg. Höhenverlust Baumlandung                       | Unverletzt   |
| 2      | Edel Saber M         | Seitlicher Einklapper                 | Abflug, starke Windböe nach dem Start, 20 m GND                       | Drehung zur eingeklappten Seite  | ungenügende Stabilisierung  | Schwer       |
| 1-2    | Icaro Incanto M      | Seitlicher Einklapper                 | Stark thermisch, Thermikkreisen, 200 m GND                            | Drehung zur eingeklappten Seite  | Pilot überbremst, Schirm trudeilt unkontrolliert, Pilot vertwistet, Auslösung Rettung | Unverletzt   |
| 1-2    | Advance Epsilon 4 28 | Seitlicher Einklapper                 | Beim Hangsoaren ins Lee geraten, 15 m GND                             | Drehung zur eingeklappten Seite,   | Wg. direkter Bodennähe ausreichende Reaktion nicht möglich                            | Unverletzt   |
| 2      | UP Summit 2 M        | Seitlicher Einklapper                 | Thermikkreisen, 5,5 m/s, 500 m GND                                    | Drehung zur eingeklappten Seite, mehrfacher Twist                                | Durch Liegegurtzeug sofort vertwistet, Auslösung Rettung 400 m GND                    | Leicht       |
| 2      | Advance Sigma 6 26   | Frontklapper                          | Flug am Hang, Leeturbulenzen, 50 m GND                                | Starke Deformation, keine selbst. Wiederöffnung                                  | Beidseitig überbremst, Fullstall. Landung im Baum                                     | Unverletzt   |
| 2      | UP Trango 1 M        | Seitlicher Einklapper,                | Lande-anflug, 15 m GND, stark thermisch und turbulent                 | Drehung zur eingeklappten Seite  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich   | Leicht       |
| 2-3    | Gin Boomerang Sport  | Frontklapper, asymm. Öffnung          | thermische Turbulenz 30 m GND   | Öffnung mit Verhänger, Drehung   | Zunächst Stabilisierung, dann Stall durch zuviel Gegenbremse                          | Leicht       |
| 2      | Nova Tatroo S        | Seitlicher Einklapper,                | sehr starke thermische Turbulenzen, 300 m GND                         | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite, auch nach Wiederöffnung des Klappers | Zunächst Stabilisierungsversuche dann Auslösung Rettung                               | Leicht       |
| 1-2    | Nova Mentor M        | Seitlicher Einklapper                 | Thermikkreisen, > 500 m GND, föhning                                  | Drehung zur eingeklappten Seite, Twist   | Pilot versuchte längere Zeit den Schirm zu stabilisieren, dann Auslösung Rettung      | Unverletzt   |
| 2      | Nova Ra M            | Frontklapper                          | Hangsoaren, starker Wind mit Turbulenzen                              | Keine Wiederöffnung, Trudeln   | Möglicherw. Überbremsen, Auslösung Rettung 80 m GND                                   | Unverletzt   |
| 1-2    | U-Turn Infinity      | Frontklapper                          | Talwind > 40 km/h, sehr turbulent, Landung leeseitig Gebäude, 5 m GND | Senkrechter Absturz bis zum Boden  | Wg. direkter Bodennähe keine Reaktion möglich.  | Schwer       |
| 1-2    | Skywalk Tequila M    | Seitlicher Einklapper, dann Verhänger | 50 m GND, plötzliche Turbulenzen bei sonst ruhigem Wetter             | Anhaltende Drehung zur eingeklappten Seite                                       | Keine/ungenügende Stabilisierung, Auslösung Rettung 30 m GND                          | Leicht       |

\* Proto, Wettkampfgerät, keine Musterprüfung

**Unfälle in der Ausbildung**

Insgesamt wurden 28 Ausbildungsunfälle gemeldet, 11 in der Grundausbildung, 14 in der Höhenflugausbildung und 3 bei der Windenschleppschulung. Probleme gab es dabei vor allem beim Start (10) durch Stolpern, zu spätes Anbremsen oder zu frühes Hineinsetzen ins Gurtzeug, bei der Landung (14), wobei die Hauptursache hier beim zu spätem Abbremsen des Schirmes lag, was oft zu einer übermäßig

harten Landung führte. Zweimal waren Einklapper der Grund für den Unfall, was nicht für die Wahl schulungsgeeigneter Wetterbedingungen spricht. Zweimal waren Flugschüler in eine Kollision mit anderen Gleitschirmfliegern verwickelt, einer kollidierte mit einem Traktor, der gerade den Übungshang hinauffuhr, ein anderer mit einem geparkten Auto. Insgesamt wurden in der Ausbildung 20 Flugschüler schwer verletzt, wobei die mit Abstand häufigste Verletzung eine

Fraktur oder ein Bänderriss im Bereich der Bein/Füße ist.

**Acrofliegen**

Beim Wingovern in „Grasnabenhöhe“ schlug ein Pilot auf dem Boden auf und verletzte sich schwer. Unverletzt blieb ein Acroflieger, dem beim Fullstalltraining das Gerät außer Kontrolle geraten war. Er landete mit der Rettung verletzungsfrei.

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gurtzeug für Gleitschirm, Gurtzeug für Hängegleiter, Rettungsgerät für Gleitschirm, Rettungsgerät für Hängegleiter

Zwei Gleitschirmpiloten haben dem DHV die Innencontainer ihrer Rettungsgeräte zur Untersuchung zugesandt. Beim Neupacken der Rettungsgeräte waren aufgefallen, dass die Außenseite der Innencontainer vollständig von einer dünnen klebrigen Substanz bedeckt war. In einem Fall war die Klebrigkeit so stark ausgeprägt, dass ein Auslösen des Rettungsgerätes aus dem Außencontainer nur durch "Abschälen" der Außencontainer-Blätter vom Innencontainer möglich war. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wäre eine Notauslösung im Flug nicht möglich gewesen. Beide betroffenen Rettungsgeräte waren länger, als die vom Hersteller empfohlenen Zeitabstände (in einem Fall 10 Monate, im zweiten Fall 26 Monate), nicht neu gepackt/kontrolliert worden.

Der Hersteller des Gewebes, das für die Fabrikation der Innencontainer verwendet wird, erklärt die Klebrigkeit durch einen chemischen Prozess: In bestimmten Füllen, besonders wenn die Innenseite des Außencontainers mit Polyester beschichtet ist, kann es zu einer "Wanderung" der Weichmacherstoffe zwischen dem Gewebe des Innen- und des Außencontainers kommen. Dadurch kann die Beschichtung - und zwar sowohl die des Innen-, wie auch die des Außencontainers - "angelöst" werden und eine mehr oder weniger stark klebrige Konsistenz annehmen.

In den vorliegenden Fällen hatte es sich um Innencontainer der Fa. Finsterwalder/Charly-Produkte. Wegen der Vielzahl der im Handel erhältlichen Innencontainer und Kombinationsmöglichkeiten mit Aussencontainern ist es möglich, dass auch Innencontainer und Gurtzeuge (Außencontainer) anderer Hersteller betroffen sind.

Der DHV erlässt aus diesem Grund folgende Lufttüchtigkeitsanweisung:

Bei jedem turnusgemäßen Neupacken von Gleitschirm- und Hängegleiter-Rettungsgeräten ist der Innencontainer und die Innenseite des Außencontainers auf Klebrigkeit zu überprüfen. Wird Klebrigkeit, auch in geringfügigem Ausmaß, am Innencontainer festgestellt, muss dieser durch einen neuen ersetzt werden. Wird Klebrigkeit, auch in geringfügigem Ausmaß, an der Innenseite des Außencontainers festgestellt, ist der Hersteller des Außencontainers bzw. des Gurtzeugs zu kontaktieren. Im Falle einer Klebrigkeit von Innencontainer oder Innenseite des Außencontainers ist die Lufttüchtigkeit der Kombination Rettungsgerät/Gurtzeug, bzw. Rettungsgerät/Außencontainer nicht gegeben. Solange der Mangel besteht, dürfen diese musterprüfpflichtigen Ausrüstungsgegenstände nicht bei Flügen mit einem Bodenabstand von mehr als 50 Metern eingesetzt werden.

Gmund, 06.08.09  
Karl Slezak, DHV-Sicherheitsreferent

Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm UP Trango 3 M DHV GS-01-1603-07, UP Trango 3 S DHV GS-01-1632-07, UP Trango 3 S/M DHV GS-01-1633-07, UP Trango 3 L DHV GS-01-1634-07, UP Summit XC SM DHV GS-01-1733-08, UP Summit XC S DHV GS-01-1734-08, UP Summit XC M DHV GS-01-1735-08, UP Summit XC L DHV GS-01-1736-08, UP Pico S DHV GS-01-1737-08, UP Pico XS DHV GS-01-1743-08, UP Pico M DHV GS-01-1744-08, UP Pico L DHV GS-01-1761-08,

Für folgende Geräte ohne Musterprüfbescheinigung UP Trango 3 XS, UP Trango 3 XL, UP Pico XXS, UP Summit XC XS.

UP Pico XS, DHV GS-01-1743-08  
UP Pico S, DHV GS-01-1737-08  
UP Pico M, DHV GS-01-1744-08  
UP Pico L, DHV GS-01-1761-08  
UP Pico XXS, ohne Musterprüfung

Betroffen sind die Geräte der Revision 01, zu erkennen an der Seriennummer, z.B. Pico M: XA45M-01-... Die hier fett markierte Zahl steht für die Revision. Picos mit Revision -02- sind bereits mit Aramidbeileinung ausgerüstet und von der Problematik nicht betroffen.

UP Summit XC S, DHV GS-01-1734-08  
UP Summit XC SM, DHV GS-01-1733-08  
UP Summit XC M, DHV GS-01-1735-08  
UP Summit XC L, DHV GS-01-1736-08  
UP Summit XC XS, ohne Musterprüfung

Betroffen sind die Geräte der Revision 01, zu erkennen an der Seriennummer z.B. Summit XC-M: XC07M-01-... Die hier fett markierte Zahl steht für die Revision. Summit XCs mit Revision -02- sind bereits mit Aramidbeileinung ausgerüstet und von der Problematik nicht betroffen.

UP Trango 3 S, DHV GS-01-1632-07  
UP Trango 3 SM, DHV GS-01-1633-07  
UP Trango 3 M, DHV GS-01-1603-07  
UP Trango 3 L, DHV GS-01-1634-07  
UP Trango 3 XS, ohne Musterprüfung

Betroffen sind bei den Trangos 3 alle Geräte. Die betroffenen Gleitschirmmodelle sind im Galeriebereich mit Dyneemalinen der Liros DC-Serie ausgerüstet. Im Laufe der Zeit mussten wir nun feststellen, dass es unter gewissen Umständen zu Leinenverkürzungen (besonders im C + D Bereich) der Galerieleinen kommen kann. Dies betrifft insbesondere Schirme, die großer Hitze ausgesetzt waren (z.B. Auslegen auf stark aufgeheiztem Untergrund) und mit wenig Last geflogen werden (kleine Größen). Als Folge der Leinenverkürzung sind verschlechtertes Startverhalten (Hängenbleiben) und reduzierte Fluggeschwindigkeit zu beobachten.

Aus diesem Grund erlässt die Firma UP International GmbH folgende Sicherheitsmitteilung:

UP International GmbH empfiehlt allen Haltern der betroffenen Geräte, die Liros Leinen der DC-Serie des mittleren und oberen Stockwerks auszutauschen. Halter der betroffenen Geräte erhalten entsprechende Ersatzleinen (Aramidleinen) kostenlos. Für den Einbau der Leinen empfehlen wir den Haltern, mit ihrem Servicepartner (Flugschule, Checkbetrieb) Kontakt aufzunehmen. Die Halter der betroffenen Geräte sollen sich

unverzüglich mit ihrem Händler oder direkt mit UP International GmbH in Verbindung setzen.  
Garmisch Partenkirchen, 18.08.2009  
Christian Rönning, UP International GmbH  
Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Partenkirchen, www.up-paragliders.com

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter Laminar 13 DHV 01-0303-95, Laminar 14 DHV 01-0304-95, Laminar 12 DHV 01-0317-97, Laminar 14 Easy DHV 01-0333-98, Laminar 16 easy DHV 01-0348-99, Laminar 20 Easy - Bip DHV 01-0356-99, Laminar 12 Easy DHV 01-0378-02, Relax 16 DHV 01-0382-02, Relax 18 DHV 01-0401-04, Relax 14 DHV 01-0402-04, Orbiter 14 DHV 01-0412-05, Orbiter 16 DHV 01-0419-06, MastR - L DHV 01-0443-09, MastR - M DHV 01-0444-09, MastR - S DHV 01-0448-09



Bei einem Turmdrachen von ICARO 2000 ist die Haupt-Turmaufhängung gebrochen. Verursacht wurde dies durch eine scharfe Kante in der Öse des Aufhängungsbeschlags. Das Problem, welches während eines Fluges mit einem ICARO 2000 Laminar Easy Drachen bei einem Deutschen Piloten aufgetreten ist, hatte keine weiteren Konsequenzen, weil natürlich sofort die Sicherheitsaufhängung zum Einsatz kam. Seit 20 Jahren werden diese Beschläge von ICARO 2000 verwendet. Dies ist der erste Vorfall nach all den Jahren. Ausführliche Kontrollen haben ergeben, dass einige - wenn auch sehr wenige - dieser Beschläge scharfe Kanten innerhalb des Beschlagloches aufweisen. Deshalb hat ICARO 2000 sofort diesen Beschlagtyp ersetzt.

Die Firma ICARO 2000 erlässt deshalb in Abstimmung mit dem DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmitteilung:  
Alle Kunden, die einen Turm-Drachen mit einer Seriennummer unter 8703 besitzen, müssen ihre Aufhängungsbeschläge sorgfältig auf scharfe Kanten innerhalb des Beschlagloches überprüfen. Aufhängungen mit scharfkantigen Beschlägen müssen durch neue Aufhängungen ersetzt werden. Die Überprüfung muss vor dem nächsten Flug stattfinden! Bezug der Aufhängungen über die Firma Fly & More GmbH.  
Flintsbach, 05.08.2008  
Wolfgang Kaiser, Fly & more GmbH  
Hochriesstraße 1, D-83126 Flintsbach, www.fly-more.com

Papillon world of paragliding

Fliegenlernen 2010

Papillon bietet über 600 Kurse für Einsteiger

Die Papillon Flugschulen bieten in baumfreien Lagen der Mittelgebirge von Rhön und Sauerland, sowie im Stubaital und in den Dolomiten über 600 Veranstaltungen für Einsteiger und Aufsteiger.

Jeden Samstag beginnen Kombikurse nach tausendfach bewährtem Papillon-Schulungsstandard: Hänge für alle Windrichtungen • hauptamtliches Personal • ausschließlich Gleitschirme Kat. DHV 1,

daher auf Wunsch versicherbare Ausbildung im Papillon Goodfly Programm (120.000.- EUR Unfallversicherung, 20 €/Person und Woche, optional) • wöchentlich DHV-Prüfungen • wetterbedingtes Ausweichen zwischen den Standorten • inkl. Papillon-Ausbildungsschwerpunkt „Groundhandling“ und Papillon-Wettergarantie.\*

See you UP in the sky!

| Januar 2010 |           | Februar 2010 |        | März 2010 |           | April 2010 |        | Mai 2010 |           | Juni 2010 |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
|-------------|-----------|--------------|--------|-----------|-----------|------------|--------|----------|-----------|-----------|--------|-----|----|-----|----|----|----|-----|----|--|
| Rhön        | Sauerland | Lössen       | Stubai | Rhön      | Sauerland | Lössen     | Stubai | Rhön     | Sauerland | Lössen    | Stubai |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| RS          | RK        | G/A          | EK     | G/A       | DH        | DS         | AK     | G/A      | AH        | RS        | RK     | G/A | EK | G/A | DH | DS | AK | G/A | AH |  |
| 1 F         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 2 S         | RK1       | RG1          | EK1    | EG1       |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 3 S         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 4 M         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 5 D         | RA1       | EA1          |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 6 M         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 7 D         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 8 F         |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 9 S         | RK2       | RG2          |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 10 S        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 11 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 12 D        | RA2       |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 13 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 14 D        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 15 F        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 16 S        | RK3       | RG3          |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 17 S        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 18 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 19 D        | RA3       |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 20 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 21 D        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 22 F        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 23 S        | RK4       | RG4          |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 24 S        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 25 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 26 D        | RA4       |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 27 M        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 28 D        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 29 F        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 30 S        | RK5       | RG5          |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |
| 31 S        |           |              |        |           |           |            |        |          |           |           |        |     |    |     |    |    |    |     |    |  |

| Rhön (Wasserkuppe) |                                    | Sauerland (Willingen) |                                    | Lössen (Südtiro) |   | Stubaital (Österreich) |                                |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|------------------|---|------------------------|--------------------------------|
| RK                 | Rhön Kombikurs                     | EK                    | Sauerland Kombikurs                | DH               | Dokumenten-Höhenausbildung zur A-Lizenz | AK                     | Stubai-Kombikurs               |
| RG/RA              | Rhön Grundkurs / Aufbaukurs        | EG/EA                 | Sauerland Grundkurs / Aufbaukurs   | DT               | dazu parallel: Thermik-Technik-Training | AG/AA                  | Stubai-Grundkurs / Aufbaukurs  |
| RS                 | Jedes Kurswochenende: Schuppenkurs | ES                    | Jedes Kurswochenende: Schuppenkurs | DS               | Thermik- und Streckenflüge zur B-Lizenz | AH                     | Stubai Höhenflüge zur A-Lizenz |

Alle Termine, Informationen und Bilder zu unseren Veranstaltungen findest du unter [www.papillon-flugschulen.de](http://www.papillon-flugschulen.de) und im Jahreskatalog „World of Paragliding 2010“, der im Dezember erscheint!

Terminänderungen vorbehalten. \*Papillon Wettergarantie: Wetterbedingt ausgefallene Praxisseinheiten können kostenlos nachgeholt werden. In der Regel dauert die Ausbildung zur A-Lizenz 14 Tage.



## BEKLEIDUNG

### T-Shirt Herren

Herren T-Shirt der Marke Mantis in der Farbe dunkelblau. Größe M Motiv HG-GS kombiniert Preis: 19,00 €



### T-Shirt Herren der Marke Tee-Jay

Farben: black ice, dunkelgrau Motiv: HG, GS oder HG-GS kombiniert Größe M, L, XL Preis: 17,00 €



### T-Shirt Damen Bella

Farben: creme Größe: S, M, L, XL Preis: 17,00 €



### T-Shirt Damen Skinnifit

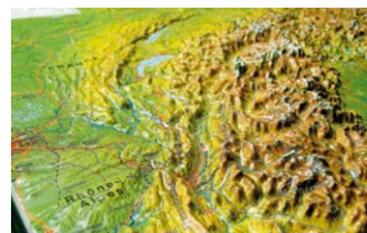
Damen T-Shirt der Marke Skinnifit Farben: apfelgrün, weiß, grau Größe: S, M, L, XL Preis: 19,00 €



Weitere Vaude Artikel ZUM DHV Vorzugspreis auf www.dhv.de

### VAUDE Weste Damen und Herren

Winddichte, leichte und atmungsaktive Softshell-Weste für Damen Preis: 85,00 € Fleece-Weste für Herren Preis: 85,00 €



### Alpen Relief Karte

Klein, 1:2.4 Mio, Preis: 19,95 € Klein mit Rahmen, 1:2.4 Mio, Preis: 34,95 € groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 € groß mit Rahmen, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €



H.A.D. mit Fleece Original H.A.D. Multifunktions Tuch Preis: 17,90 €



DHV Funktions-Cap Preis: 9,80 €

## ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN

### Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! 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)

### Prüfungsfragen

|              |                |
|--------------|----------------|
| GS A-Schein  | Preis: 12,30 € |
| GS B-Schein  | Preis: 12,30 € |
| 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-Flechtnur und 30g Bleigewicht Preis: 4,10 €



### Elektronisches Flugbuch ParaFlightBook

Ein schlankes Programm zur Flügeverwaltung, bei dem vor allem Wert auf eine intuitive und komfortable Bedienung gelegt wurde. Das Programm braucht keine Installation oder Administratorrechte, Internetzugriffe sind ebenfalls optional (z.B. für Google Maps oder den Online-Update). ParaFlightBook läuft direkt vom USB-Stick2 und ist so leicht überall mitzuführen und zu nutzen. Preis (inclusive USB-Stick): 29,75 €

## BÜCHER



Gleitschirmfliegen Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister Das Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. (Ausgabe 2007)



Das Thermikbuch 2. Auflage, mit DVD Das Thermikbuch für GS- und HG-Flieger von Burkhard Martens, mit beiliegender DVD (Ausgabe 2008) Preis: 39,95 €



Das Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger 440 Seiten mit beiliegender DVD (Ausgabe 2007) Preis: 49,90 €



Die schönsten Fluggebiete der Alpen 4. Auflage des Outdoor-Führers von Oliver Guenay. (Ausgabe 2005) Preis: 39,50 €



Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer - von Oliver Guenay. (Ausgabe 2004) Preis: 39,50 €



Lehrplan - Passagierfliegen Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Ausgabe 2005) Preis: 19,90 €



Lehrplan - Windschlepp Lehrplan zum Thema Windschlepp. (Ausgabe 2003) Preis: 16,90 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge Meteorologie für GS- und HG-Flieger von Martin Dinges, 62 Seiten, 48 Skizzen, s/w. Preis: 15,25 €



Drachenfliegen Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1998) Preis: 24,50 €



Drachenfliegen für Meister Streckenfliegen mit dem Drachen. Ein Lehrbuch von Peter Janssen und Klaus Tänzler. (Ausgabe 1993) Preis: 24,50 €

## DVDs



7 Gipfel in 24 Stunden Film mit Alex Rauter. Vom Training bis zum Event. Dauer 47 Min. Preis: 19,95 €



TAKE OFF - Sampler Vom B.A.S.E.-Jump bis zum Gleitschirm-Testflug. Dauer 185 Min. Preis: 15 €



Red Bull X-Alps 2007 von Hannes Arch. Dauer 100 Min. Preis: 19,90 €



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flug-Techniktraining mit Mad-Mike Küng von den Machern der n-tv Serie "Take Off", Dauer ca. 35 Min. Preis: 24,90 €



PLAYGROUND - Trainingsfilm von Mike Küng und Alex Kaiser. Dauer: 34 Min. Preis: 29,90 €



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



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



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



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



DVD - Am Seil nach oben von Charlie Jöst. Dauer 60 Min., Gleitschirmschlepp 32 Min., Drachenschlepp 28 Minuten. Preis: 15,50 €

## KARTEN



Ausgabe 2003

### 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)



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



Deutsche Fluggebietskarte ca. 450 Fluggebietsgebiete in ganz Deutschland incl. Schleppgebiete. (Ausgabe 2004) Preis: 9,20 €



AUF DER JAGD NACH DICKEN FISCHEN

# So klappt es mit dem Sponsoring

„Vitamin B“ ist bei der Suche nach Geldgebern der Schlüssel zum Erfolg. Wer die richtigen Leute kennt, geht nicht leer aus. Das DHV-Info forschte nach, was gutes Sponsoring ausmacht, wie Sportler und Vereine die Sponsorensuche möglichst angenehm gestalten und gezielt Netzwerke aufbauen können.

TEXT HEIKO LINK

Kontakte, Kontakte und noch mal Kontakte. Das sind die drei wichtigsten Dinge bei der Sponsorensuche“, sagt Gerhard Peter, der beim DHV für die Bannerwerbung und die Anzeigen im Info zuständig ist. Doch was außer Kaltakquise und Klinken putzen soll ein Sportler oder Verein schon machen, wenn es ihm gerade daran fehlt? „Ist das zu sponsernde Angebot klar umrissen, würde ich im ersten Schritt ganz einfach mit Leuten aus dem Verein, Freundes- und Bekanntenkreis reden. Bei Stufe zwei würde ich mit professionellen Methoden vorgehen“, rät der Life / Work Planning (L/WP) Trainer Marc Buddensieg.

L/WP ist eine professionelle und praxiserprobte Methode, die bei der Jobsuche und Existenzgründung angewendet wird. Die L/WP-Werkzeuge, wie beispielsweise das Führen von Gesprächen im Bekanntenkreis, lassen sich auf die Sponsorensuche übertragen. Buddensieg kennt das Sponsoring von Vereinen und Verbänden aus eigener Erfahrung: „Genau wie bei der Stellensuche führen auch dabei persönliche Kontakte zu Mitarbeitern eines Unternehmens am schnellsten zum Erfolg.“ Wer auf dem klassischen Weg große Unternehmen blind anschreibt, erhält sehr häufig eine Absage. Das findet auch der Inhaber der Schweizer PR-Agentur „azoom“, Martin Scheel: „Damit habe ich schlechte Erfahrungen gemacht. Alle größeren Firmen gingen über Beziehungen.“

## Aus Firmensicht

Markus Liebe sitzt auf der anderen Seite des Schreibtisches. Er bearbeitet die Sponsoringanfragen bei der Firma Vaude: „Wir werden mit

Anfragen überschüttet. Das ist für Externe nicht vorstellbar.“ Auf seinem Tisch landen nicht nur ernst gemeinte und professionelle Bewerbungsmappen, sondern auch Anfragen, die nicht ernst zu nehmen sind: „Trotzdem lesen wir alles und jeder bekommt eine Antwort.“ Dazu gehören auch Leute, die nach vermeintlichen Kleinigkeiten, wie zum Beispiel zwei Rucksäcken, fragen und trotzdem eine Absage erhalten: „Diese Anfrage wird 100 mal gestellt. Da kommt ganz schön was zusammen. Vaude lebt davon, seine Produkte zu verkaufen.“ Wenn es klappt, so wie bei Torsten Siegel aus dem Gleitschirm-Nationalteam, sind wieder Beziehungen im Spiel: „Der Kontakt kam durch meine Freundin zustande, die bei Vaude arbeitet und mir dabei half, die Leute dort kennen zu lernen.“

„Klein anfangen. Je mehr man hat, umso dicker werden die Fische“, rät Ewa Wisnierska dem Nachwuchs. Positive Überraschungen kann der Suchende dann sogar beim morgendlichen Einkauf erleben, wie Axel Krahn aus Melle berichtet: „Dass ich die Fußballjugend des SuS Buer sponsere, kam durch die Mutter des Trainers zustande, die am Verkaufswagen meiner Nachbarin Rosi immer ihre Brötchen holt.“ Die beiden Damen unterhielten sich darüber, dass der Direktor des mittelständischen Unternehmens „Pro Service“ den örtlichen Handballclub unterstützt. Als Rosi hörte, dass die Kicker noch jemanden suchen, der ihnen die Trikots bezahlt, fragte sie bei ihrem netten Nachbarn nach. „Ich sagte ja, weil Sponsoring für mich eine total angenehme Sache ist“, betont Krahn.

Voller Stolz präsentiert er jetzt den Ordner, in dem er alle Zeitungsberichte sammelt: „14 Spie-

le, 14 Siege. Das sind meine Jungs!“ Dass er die Artikel sammelt, hat einen handfesten Grund: „Ich muss auf dem Laufenden sein, weil ich ständig darauf angesprochen werde.“ Gerhard Peter betont, dass das ein ganz wichtiger Punkt ist: „Die emotionale Bindung zu einem solchen Sponsor ist viel größer, als bei einer Werbeanzeige. So Jemand unterstützt meinen lokalen Helden.“ Krahn sorgt auf diese Art und Weise nicht nur dafür, dass er bei den Leuten im Gespräch bleibt und viele bei ihm nachfragen, was genau seine Firma eigentlich anbietet, er spart auch noch dabei. „Die Anzeigenpreise sind meiner Meinung nach ungerechtfertigt hoch. Die Wirkung ist gleich Null“, spricht er aus Erfahrung. Peter greift diesen Punkt auf: „Darauf kommt ein Zimmermann, Klempner oder Autohaus vor Ort nicht von selbst. Man muss sich den Mund fuselig reden und das erklären.“ Am besten hat der Sportler dabei eine selbst angelegte Pressemappe zur Hand, die zeigt, wie oft er bisher in der Zeitung war: „Dann kann er dem Sponsor zeigen, welche Medienpräsenz zu erwarten ist und ausrechnen, was die gleiche Anzahl Anzeigen kosten würde.“ Er schiebt noch einen Satz nach: „Du kannst ein Unternehmen im Lokalen wirklich gut da stehen lassen.“

## Lokal ist wichtig

Lokal ist dabei in doppelter Hinsicht ein wichtiges Stichwort: Zum Einen sind die Chancen mit Jemandem bei kleineren Firmen vor Ort reden zu können viel besser. Ein Beispiel dafür ist die Recherche für diesen Bericht: Vaude war das einzige große Unternehmen, bei dem der Ansprechpartner für das Sponsoring telefonisch erreichbar

war. Das Interview mit Axel Krahn von „Pro Service“ aus Melle kam beim ersten Versuch zustande. Zum Anderen ist es lokal viel leichter, den Sponsor mit seinem Logo in die Presse zu bringen. „Wenn man mögliche Geldgeber anspricht, ist es wichtig, dass man belegen kann, dass die Präsenz in den Medien hoch sein wird“, sagt Ewa Wisnierska. „Um in die regionale Tageszeitung zu kommen, reichen schon DHV-XC oder Pippifaxflüge. Dagegen ist eher unwahrscheinlich, dass man es mal ins Fernsehen schafft“, fügt sie hinzu.

Für Sportler oder Pressewarte, die etwas kreativ sind, bieten sich gerade im Flugsport viele Möglichkeiten, regelmäßig in der Zeitung zu erscheinen. „Man muss einfach ein bisschen rumspinnen und zum Beispiel versuchen, einen Rekord für das Guinness-Buch aufzustellen. Ich weiß, dass eine Flugschule mal probierte, die meisten Gleitschirme in die Luft zu bekommen“, erinnert sich Wisnierska. Auch Sommerfeste und Vereinswettbewerbe bieten sich an. Dabei sollte versucht werden, nicht nur einen Bericht zur Veranstaltung an sich zu bekommen, sondern das Event zusätzlich im Vorfeld anzukündigen. „Vereine können leicht auf drei oder vier publikumsoffene Veranstaltungen kommen, bei denen sie Fahnen mit dem Logo des Sponsors aufstellen, Plakate am Auswerterzelt und am Zaun an der Landwiese anbringen können und pro Termin zwei Mal in der Presse erscheinen“, sagt Peter. Sponsoren freuen sich auch, wenn sie im Fall einer kurzen



Sponsor Axel Krahn und sein Presseordner



Torsten Siegel und Ewa Wisnierska mit Sponsorenlogos im Schirm



Michael Gebert, Bus gesponsort von ABT

Ankündigung nur im Text genannt werden. Wird die Medienpräsenz in Anzeigenpreise umgerechnet, kommen schnell vierstellige Beträge zusammen. „Um in die Medien zu kommen, brauchen die Sportler vor allen Dingen gute Fotos“, betont Scheel. „Am besten bringt man einen guten Fotografen selbst mit“, ergänzt Wisnierska.

Wem es gelingt, einen guten Draht in die Redaktion der lokalen Tageszeitung aufzubauen, kann regelmäßig Berichte unterbringen. „Ich habe Journalisten auch schon mal angeboten mitzufliegen und sie hinterher gebeten, wenn es geht, ein Foto mit dem Logo meines Sponsors zu veröffentlichen“, berichtet Torsten Siegel. Vorteilhaft ist es, wenn Sportler und Vereine selbst Fotos machen und Texte dazu schreiben, weil es häufig vorkommt, dass die Lokalzeitung entweder keinen Reporter schickt oder der Journalist nur kurze Zeit bleibt.

Kreativ bei der Pressearbeit sein, Kontakte zu Journalisten pflegen oder vielleicht sogar selbst Texte schreiben und fotografieren, Pressemappen anlegen und dem Geldgeber präsentieren, bei so vielen Aufgaben wird klar: Wer gesponsert wird, hält nicht einfach nur die Hand auf. Torsten Siegel geht sogar noch viel weiter: „Ich gebe Vaude alle zwei Monate Rückmeldung zu Veröffentlichungen, halte sie über meine Wettkampftätigkeiten auf dem Laufenden und schreibe einen großen Report am Jahresende.“ Darin bekommt Vaude unter anderem eine Übersicht über alle Sponsorings, die gerade im Flugsport laufen sowie einen Rückblick auf die vergangenen Jahre,

## Infobox

### Argumente pro Sponsoring

- Höhere emotionale Bindung als bei einer Werbeanzeige.
- Je nach Vereinbarung kostengünstiger als eine Anzeige.
- Sponsor erhält eine Gegenleistung für sein Geld.
- Je nach Projekt zeigt der Sponsor soziales Engagement (z. B. Jugendarbeit).
- Sponsor bekommt Rückmeldung. Über sein Unternehmen wird geredet.
- Durch Kontakte zum Sportler / Verein und dessen Umfeld kommen evtl. Geschäfte zustande.
- Unternehmen kann sich mit Image einer Sportart schmücken.
- Werbung ist für jedes Unternehmen Pflicht. Beim Sponsoring ist das Geld gut angelegt.

damit neue Mitarbeiter von Anfang an gut informiert sind.

### Doppelt soviel geben

„Man sollte grundsätzlich doppelt so viel zurückgeben, wie man bekommt“, findet Martin Scheel. Dazu zählt natürlich auch der Betrag, der sich aus der in Anzeigenpreise umgerechneten redaktionellen Berichterstattung ergibt. Auch eine Weihnachtskarte macht sich laut Scheel gut: „Es ist wichtig, einen guten Kontakt zum Sponsor anzustreben. Dadurch bekommt der Sportler auch

mit, was das Sponsoring bringt.“ Laut Gerhard Peter sollte der Zahlungsempfänger ehrlich sein: „Wenn das Sponsoring nicht viel bringt, sollte man das auch ansprechen und überlegen, was man anders machen kann. Ein gutes Geschäft ist, wenn beide zufrieden sind.“ Ein extrem werbewirksames Dankeschön können Tandempiloten laut Siegel ihren Sponsoren zukommen lassen: „Bei einer Firmenfeier besorgte ich mir eine Startgenehmigung und flog mit den VIP-Gästen über das Firmengebäude. Das ist ein besonderes Angebot, das kein anderer zu einem kleinen Preis anbieten kann.“

Doch was kann ich tun, wenn ich vom Brötchen holen wirklich „nur“ ein leckeres Frühstück mitgebracht habe? Der Jobsuchexperte Marc Buddensieg empfiehlt Suchenden, die ihr geplantes Projekt und dessen Nutzwert klar formulieren können, jetzt ein L/WP-Werkzeug, die sogenannten „Informationsgespräche“. Die Suche wird damit zu einer kleinen Marktforschung bei Unternehmen, die bereits an anderer Stelle Mittel zur Verfügung stellen. Buddensieg verfolgt mit der Kontaktaufnahme die Ziele, sich über die Sponsorenszene aus erster Hand zu informieren, Erfahrungswerte einzuholen und einen ersten persönlichen Kontakt zu bekommen: „Ich besuche den Ansprechpartner und berichte knapp von meinem Vorhaben. Anschließend erkläre ich, dass ich mich vor der Umsetzung darüber informieren möchte, welche Erfahrungen der potentielle Geldgeber in der Vergangenheit machte.“ Wichtig ist, kein Angebot zu machen, sondern

sich interessiert und völlig unverbindlich zu informieren und gegenseitig zu beschnuppern. Wurden aus den Gesprächen genügend Informationen darüber gesammelt, was aus Sicht der Praktiker ein gutes Sponsoringprojekt - zum Beispiel in der Jugendarbeit - ausmacht, wird das eigene Projekt entsprechend optimiert. „Bei den Netten würde ich mir dann weitere Tipps holen und im Konjunktiv konkret Bedingungen klären. Was bräuchten sie von uns, wenn wir das machen würden? Könnten wir es auch so machen? Was wäre ihnen bei einer Sponsoringpartnerschaft wichtig?“

In der Regel findet sich im eigenen Umfeld leicht jemand, der Gesprächspartner nennt. „Jeder kennt irgendwo Jemanden. Solche Beziehungen sollte man professionell nutzen“, sagt Martin Scheel. „Ein gemeinsamer Bekannter, auf den man sich berufen kann, schafft gleich eine ganz andere Beziehung. Da bist du ab dem dritten Satz kein Fremder mehr“, findet Gerhard Peter vom DHV. Diese rein informellen Gespräche bringen den nicht zu unterschätzenden positiven Effekt mit sich, dass man im Unternehmen mit Namen und Gesicht persönlich bekannt ist. Der Sportler baut gezielt ein Netzwerk auf und erfährt dabei, was ihn für die Unternehmen interessant macht. „Dort, wo es passt, würde ich dann ein Angebot machen“, erklärt Buddensieg.

Nicht zusammen passen würden zum Beispiel Vaude und Fußball. „Damit haben wir nichts am Hut. Deswegen wollen wir mit unserer Werbung auch nicht ins Stadion“, bestätigt Markus Liebe.

„Die meisten großen Firmen haben ihre Identität schon gefunden. BMW sponsert Segeln und Golf. Mit was anderem brauchst du es gar nicht erst zu versuchen“, ergänzt Peter.

Im Gespräch erfährt der Suchende auch, in welchen Medien ein Betrieb gerne erscheinen würde und welche Rahmenbedingungen es ihm überhaupt erst möglich machen, sich auf ein

Grenze. Die bekommst du relativ leicht, weil das unkompliziert über eine Spendenquittung abzuwickeln ist. Für 1.500 Euro musst Du was tun. Für ein Event wäre das bei einem guten Autohaus schon ein gewaltiger Betrag.“ Laut PR-Profi Martin Scheel denken unsere Nachbarn in der Schweiz in ganz anderen Dimensionen: „Alles bis 3.000 Euro ist schnell mal drin, weil das allge-

## Alles Weitere ergibt sich dann mit der Zeit über (neue) Kontakte, Kontakte und noch mal Kontakte.

Sponsoring einzulassen. Axel Krahn von Pro Service macht zum Beispiel niemals langfristige Zusagen oder gar Verträge: „Jeder der vier Vereine fragt jedes Jahr neu an, ob ich wieder sponsere. Ich gucke dann ob Geld da ist und entscheide.“ Auch der Zeitpunkt sollte richtig gewählt werden. „Im Januar oder Februar zu hoffen, noch Sponsorengelder für das laufende Jahr zu bekommen, ist vertane Zeit. Bei Vaude werden die Budgets im Sommer und Herbst verteilt“, erklärt Liebe.

Interessant zu erfahren ist auch, ob ein möglicher Sponsor sich eher mit Sachspenden oder harten Euros anfreunden kann. „Bei den meisten Sportfirmen gibt es kein Geld, sondern Ausstattung“, berichtet Ewa Wisnierska. Gerhard Peter fügt Zahlen hinzu: „300 Euro sind eine magische

meine Werbeausgaben sind und nicht aus einem bestimmten Budget kommt. Die höchsten Zahlungen liegen bei uns um die 10.000 bis 15.000 Euro. Das sind gute Beträge.“

Auch was das Geld angeht, sollten es sich Sportler und Vereine - genau wie bei den Gesprächen im Freundeskreis - möglichst leicht machen und klein anfangen. „Mach erstmal irgendein Logo für ganz wenig oder gar kein Geld auf deinen Schirm. Wenn in den Medien Fotos von Dir auftauchen, ist schon mal ein Logo drauf. Mit diesen Artikeln gehst du dann zu einem größeren Sponsor und sagst ihm, dass an der Stelle seine Werbung stehen könnte“, rät Ewa Wisnierska. Alles Weitere ergibt sich dann mit der Zeit über (neue) Kontakte, Kontakte und noch mal Kontakte. ▽

**TEAM 5**

**WIR TEILEN DEN HIMMEL IN OBEN UND UNTEN!**

**DIE GREEN: DHV 1  
BLUE: DHV 1-2  
BLUE TWO: DHV 1-2 TANDEM  
BLUE MT: DHV 1-2  
RED: DHV 2  
BLACK: ACRO  
ORANGE: RETTUNG  
GREY: GURTZEUG**

**Telefon +43 5634-64 98  
info@team5.at  
www.team5.at**

KAMPAGNE 2009 - SERIE 01 VON GIPFELGOLD

**...egal, was Du fliegst:  
gönn Dir den besten Flügel.**

**A-I-R - join the feeling.**

bergsteigen und fliegen  
minimaler Aufwand  
mit dem Wind spielen  
vorwärts gleiten  
Geschwindigkeit fühlen  
Streckenflug genießen  
Rekorde brechen

**A-I-R**

A-I-R GmbH  
Schillerstr. 95 · D-71277 Rutesheim  
Tel. +49 (0) 7152 351 251 · Fax +49 (0) 7152 351 252  
www.A-I-R.de

# FASZINATION ATOS

**Imponierende Geschwindigkeit, Ästhetik in Perfektion.  
Die Begeisterung für den Atos wächst.  
Start- und Landetechnik mit dem Starren.**

TEXT UND FOTOS DIRK SOBOLL

Ich bin schon immer ein Flexi-Flieger gewesen. Ich mag das einfache Bauprinzip, und ich fliege sie gerne. Aber natürlich bin ich auch neugierig und möchte wissen, was denn nun die Faszination des Atos ausmacht. Also vereinbare ich einen Einweisungstermin mit Felix Rühle, dem Gründer und Inhaber von AIR, um einen aktuellen VR und einen VQ Probe zu fliegen. Der Luft- und Raumfahrtingenieur hat mit der Atos-Familie den Starren einen festen Platz in unserer Fliegerszene verschafft. Seit 1988 hat er daran gearbeitet, den Flieger als State-of-the-Art zu etablieren.

Wir treffen uns bei den Althofdrachenfliegern. Das Aufbauen übernimmt Felix, und ich muss feststellen, dass der Vorgang wesentlich komplexer ist als bei einem durchschnittlichen flexiblen Hängegleiter. Der VR wird wegen dem recht hohen Gewicht von über 40 kg gern geteilt transportiert. Die rechte und die linke Tragfläche sind dabei in einzelnen Packsäcken verstaut, an einer Seite sind noch das Kielrohr und das Trapez montiert.

Am Ende steht ein Gerät mit einer Spannweite von fast 14 m am Start – recht ungewohnt für mich. Das Gewicht bin ich vom Doppelsitzer her gewohnt, und auch die statische Hecklastigkeit ist gut zu handeln. Was mir fehlt, ist die Unter- verspannung: Der Flügel senkt sich rechts oder links, und ich brauche eine ganze Weile, um ihn waagrecht in der Mitte zu fühlen. Sven Mühle, ein Mitarbeiter von AIR, hilft mir, den korrekten Anstellwinkel zu wählen. Die Fläche ist sehr gestreckt, und so peile ich nicht zur Nase, sondern besser am Flügel entlang und vergleiche den Winkel der Fläche zum Boden. Die Wölbklappe steht in der Startstellung 15° – alles passt, ich gehe los. Die Fläche trägt nach zwei Schritten, ein paar weitere entschiedene und ich bin in

der Luft. Der Atos wird aerodynamisch gesteuert – wie das geht, kann ich jetzt testen. Ich bewege mich nach links, und die linke Klappe wird angesteuert und gehoben. Für mich als Flexiflieger fühlt sich das Kurvenfliegen mit dem Atos viel langsamer und weiträumiger an. Felix erklärt mir später, dass bei einem dreiachsgesteuerten Fluggerät ein Querruderausschlag zwar ein Rollen, aber auch ein unerwünschtes Gieren gegen die gewünschte Kurvenrichtung bewirkt. Der Spoilerausschlag beim Atos bewirkt dagegen beides: ein Rollen und ein Gieren gleichzeitig.

Das spüre ich und bin fasziniert: Ich brauche keine Kraft, die Fläche reagiert und der Vogel dreht in die Kurve, zieht diese nicht zu, ich brauche nicht zu stützen. Das liegt, so lasse ich mir später erklären, an der positiven V-Stellung der Tragflächen. Sie bewirkt eine höhere Rollstabilität, angenehmeres Kurvenflugverhalten (er muss nicht gestützt werden) und nicht zuletzt bessere Abreißigenschaften. Durch die intelligente Abstimmung von Spoiler und V-Form ist der Atos recht wendig.

Ich mache es genauso, wie ich es gewohnt bin: Weniger ist mehr, ich lasse das Gerät einfach fliegen. Es liegt stabil in der Luft, ich spüre die enorme Gleitleistung. Ganz ungewohnt für mich ist der quasi völlig fehlende Bügeldruck: Ziehe ich mich auch nur leicht nach vorn, nimmt der VR sofort Fahrt auf. Die Flosse verstellt sich mit der Stellung der Klappe.

## Die Landung

Um mich auf die Landung vorzubereiten, ziehe ich das an der Basis angelenkte und bequem zu bedienende Seil der Wölbklappe bis zum Anschlag. Mit dieser Einstellung baue ich in der Position die Höhe ab. Ich habe eine Landeplatz- einweisung erhalten und fliege, wie mir geraten



Der erste Atos-Start: Ich war überrascht, wie schnell sich der Atos bei Starten selbst trägt, wenn man den Anstellwinkel niedrig hält. Einmal in der Luft liegt er superstabil und bleibt spurtreu.



UL-Schleppstart in Hinterweiler: der Atos lässt sich auch sehr gut ohne Startwagen im Fußstart starten. Wichtig ist der kontrollierte Anstellwinkel und ein zügiges Mitlaufen.

wurde, die Landevolte. Ich muss vorausschauender fliegen als sonst und die Kurven deutlich früher ansteuern, denn der Atos rollt einfach langsamer. Die Höhe kann ich kontrolliert wegziehen, und ich setze exakt auf dem gewünschten Punkt auf.

Nach diesem Flug kann ich die Begeisterung für die Starren schon verstehen: hohe Gleitleistung, geringes Sinken, sehr kräftesparendes Fliegen auch über Stunden. Aber allzu viel kann ich nach diesem einen Flug noch nicht sagen und frage Tim Grabowski, der beides sehr erfolgreich fliegt, wo für ihn die Unterschiede liegen. „Beides hat seinen Reiz“, meint er – und das finde ich auch! Nach seinem Empfinden liegt beim Starren die Leistung an erster Stelle, beim Flexi die schnelle Rollzeit und direktes Kurven. In Turbulenzen fliegt der Flexi aber hakiger und macht hier und da einen Schlenker. Der Starre dreht zwar langsamer, aber die aerodynamische Steuerung ist verbindlich und wirkt immer. Tim ist auch von der Funktion der Wölbklappe begeistert. Hat man sie gesetzt, lässt sich die Höhe ähnlich wie mit einem Einfachsegler wegziehen. Stellt man sie gerade, wird der Atos zu einem schnellen Gerät mit hoher Gleitleistung.

### Enge Kurven und Wingover

Tim fliegt mit dem Atos auch enge Kurven und Wingover. Er erklärt, dass man sich mit dem Starren langsam an diese Figuren rantastet. Die Klappe darf nicht auf 0° eingestellt sein, und man muss vor dem Einleiten schon etwas Schräglage haben, weil der Atos langsamer rollt und sonst nur in eine Gierbewegung gehen würde. Überhaupt macht Speed mit dem Starren Spaß, wobei Tim allerdings davor warnt, zu schnell zu fliegen.

Andreas Becker, erfolgreicher Wettbewerbspilot, treffe ich oft am Tegelberg, seinem Heimatberg. Andreas hat auf einem Impuls gelernt und



Wie am Berg setzt man auch beim Windenstart die Wölbklappe auf 15° und lässt die Nase nicht aufgehen.

ist vor vier Jahren auf den Atos umgestiegen. Er berichtet mir von seinen Erfahrungen im Hangflug und bestätigt, wie wichtig es ist, die Flächen beim Start waagrecht zu halten. Wenn beim Starten eine Fläche hängt, fliegt man unweigerlich eine Kurve. Je besser man den Anstellwinkel kontrolliert und nicht aufgehen lässt, desto eher und zuverlässiger arbeiten die Spoiler – aber auch hier muss man berücksichtigen, dass die Rollzeit länger ist. Das Ausrichten ist Übungssache, und etwas Wind macht es wesentlich einfacher, weil die Spoiler dann schon arbeiten. Steht der Windsack gut, während der Atos aber noch schwer ist, wartet Andi, bis er deutlich fühlt, wie der Flügel angeströmt wird. Bei Seitenwind hält er weniger vor als mit dem Flexiblen. Den Anstellwinkel peilt er über die Fläche und stellt ihn gefühlt niedrig ein. Wichtig ist ein entschlossener zügiger Start; ist man langsam, reagiert der Vogel noch langsamer auf Richtungskorrekturen.

### UL-Schlepp

Wie startet sich der Atos im UL-Schlepp? Edward Lenzen, Fluglehrer aus Hinterweiler, macht am liebsten Laufstarts und betont, dass

der Seitenwindstart mit dem Atos nicht schwerer ist als mit dem Flexiblen. Dabei wählt er einen so kleinen Vorhaltwinkel wie nötig – gerade so viel, dass er die Fläche gerade halten kann. Der Anstellwinkel muss passen, und schon nach 2–3 Schritten trägt sich der Atos allein. Lässt man die Nase nicht hochgehen und läuft mit, gibt es beim Start keine Probleme.

Edward bestätigt, was ich immer wieder beobachtet habe: Der Vogel fliegt wie von allein hinter dem UL her, und Richtungskorrekturen erzielt man wie üblich durch Gewichtsverlagerung; die aerodynamische Steuerung macht Impulsbewegungen wie beim Flexi unnötig. Auch die Geschwindigkeit ist einfacher zu erfliegen; die Wölbklappe stellt Edward bei wenig Wind und ruhiger Luft auf mindestens 5°, bei Wind und unruhigen Verhältnissen bis zu 10° an. Ist es turbulent, hilft der durch die Klappe erzeugte Bügeldruck, das Seil straff zu halten. Mit offener Klappe hinter dem UL zu fliegen ist eher unangenehm, denn man muss dann gegebenenfalls auch drücken. Die für den Hang- oder Windenstart üblichen 15° dagegen sind zu viel: Der

Bügeldruck wächst und der Schlepp wird unnötig anstrengend. Apropos Windenstart – gerade hier oben im Flachland mit oft hohen Windgeschwindigkeiten und weiter auseinanderstehenden Thermikquellen erfreut sich der Starre zunehmender Beliebtheit. Ich frage Dirk Ripkens, der aus der Winde am Niederrhein weite Strecken fliegt, nach seinen Erfahrungen. Dirk schätzt seinen VR wegen der hohen Leistung und der enormen Spurtreue. Richtungskorrekturen kämen zwar langsamer, aber sicher, und das auch bei hohen Geschwindigkeiten. Nach seinem Empfinden bekommt er ein sehr deutliches Feedback über die Basis. Beim Start mit 15°-Klappe hält auch er den Anstellwinkel klein, die Fläche steht fast parallel zum Boden. Zieht der Windenfahrer das Seil an, hält er den Steuerbügel bewusst unten. Zum Umklinken beschleunigt er leicht, so wie beim Flexi auch. Und er fliegt auch im Schlepp etwas schneller, wenn es bockiger ist.

Bei Seitenwind stellt Dirk ähnlich wie Edward wenig Vorhaltwinkel ein. Um die Flächen waagrecht auszurichten, achtet er darauf, dass das Steuerseil auf der dem Wind zugewandten Seite gestrafft ist. So reagiert diese sofort, wenn die Fläche vom Wind hochgehoben wird.

Felix Rühle empfiehlt beim Seitenwindstart im Startwagen Ähnliches: Er hebt die luvseitige Fläche sogar noch etwas, um den Spoiler direkt anzusteuern. Mit zunehmender Beschleunigung arbeitet der Spoiler und steuert gegen den Seitenwind. Das Thema Startwagen-Start würde sicherlich einen eigenen Artikel rechtfertigen – hier sei nur darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, im Wagen genügend Geschwindigkeit aufzubauen und erst mit sicherer Fahrt auszustiegen. Der Starre braucht zwingend genügend Geschwindigkeit, um sicher steuerbar zu sein, und je langsamer man ist, desto deutlicher ver-

langsamen sich die Rollzeiten. Überhaupt die Rollzeiten – wie fliegt man mit einem langsamer kurvenden Gerät? Im Flachland ist das sicher das geringste Problem, aber wie sieht das am Hang aus? Tim erklärt mir, dass er im Hangaufwind eher näher an den Hang heranfliegt, Thermik aber nicht so nah ausfliegt und zum Hang mit mehr Abstand kreist als mit dem Flexi. Thermik fliegt man mit etwa 15°, so wie auch zum Starten. Zur Talquerung oder zum Erreichen der nächsten Wolke nimmt man die Klappe weg und ist mit hoher Geschwindigkeit mit wenig Bügeldruck unterwegs.

Die Landung, so verrät mir Andi, fliegt man vorgeplanter und durchdachter; einen schnellen Haken schlägt man im Endanflug nicht. Es ist sinnvoll, die Klappe schon in der Position zu setzen, man muss sich dann während der Landung nicht mehr auf unterschiedliche Gleitleistung umstellen. Und man hält deutlich Fahrt; je langsamer man fliegt, desto langsamer kommen die Richtungskorrekturen. Das Aufrichten und Ausgleiten ist der Technik beim Flexi ähnlich: Am Ende greifen die Hände kurz über der Sollbruchstelle. Das Ausdrücken sollte beherzt und deut-

lich erfolgen, so berichtet Andi. Dirk dagegen lässt das Gerät ausschweben und läuft die Landung aus.

### Der Atos VQ

Um meine Erfahrungen zu vertiefen, starte ich an dem Tag zu einem zweiten Flug, diesmal mit einem VQ. Das geringere Gewicht und auch die kürzere Spannweite machen mir den Start leichter. Im Flug fällt mir der höhere Bügeldruck auf: Der VQ ist damit der Intermediate der Atos-Familie. Ich fühle mich sicher in dem Gerät, den Leistungsunterschied zum VR kann ich nur erahnen.

Neugierig auf ein paar Stunden Airtime mit dem Atos wäre ich ja schon – aber gleich wechseln? Oder doch beides fliegen? Wenn ich beides fliegen möchte, so rät mir Tim, dann sollte ich unbedingt beides regelmäßig fliegen und eher öfter Flexi als Starr wählen. Der Wechsel zum Starren fällt leichter, die aerodynamische Steuerung verwöhnt, beim rein gewichtskraftgesteuerten Flexi dagegen korrigiert man öfter.

Mein Fazit nach den Testflügen mit den Starrflüglern: eine begeisternde Erfahrung mit hochentwickelter funktionaler Technik. ▽



Im Flachland spielt der Atos seine Gleitleistung souverän aus und fordert den Streckenflug geradezu heraus.

# Turbulenzen an der Sperrschicht

TEXT UND FOTOS VOLKER SCHWANIZ

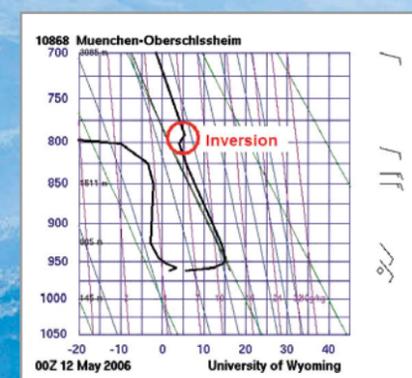
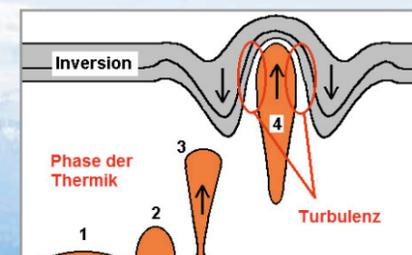


**Gute Blauthermik, die von einer kräftigen Inversion begrenzt wird. Erkennbar ist die starke Inversion an den sich direkt unter ihr ansammelnden Schmutzpartikeln (Dunstschleier). Der zum Foto gehörende Temp (s. im Folgenden) zeigt die an dem Tag gute Blauthermik, die abrupt an der Inversion gestoppt wurde. Gerade nicht auf dem Foto ist die kleine Stunt-Show, die einem der beiden Piloten im Bild kurz darauf zuteil wurde.**

FOTO VOLKER SCHWANIZ



FOTO MARTIN SCHEEL



Sicher nicht zu unrecht schätzen viele der weniger ambitionierten Flieger den Spätsommer/Herbst wegen seiner nicht mehr so harten und damit weniger turbulenten Thermik. Trotzdem sollte man sich auch in dieser Jahreszeit bewusst sein, dass man am oberen Ende der Blauthermik etwas unsanft aus den Träumen von „sanft auslaufender, butterweicher Spätsommer-Thermik“ geholt werden kann.

Turbulenzen sind für uns Flieger – egal ob Drachen oder Gleitschirm – eine unangenehme Erscheinung. Ihre Vorhersage ist nur sehr begrenzt möglich, da sie meist sehr kleinräumig und kurzlebig sind. Es bleibt also nur der grobe Rahmen, um die Wahrscheinlichkeit von zu erwartenden Turbulenzen abzuschätzen. Neben den bekannten Turbulenzverursachern, wie starke Thermik, Lee, Föhn, Windscherungen, Verwirbelungen (Wirbelschleppen) trifft man sie aber

auch an unerwarteter Stelle: Nämlich am oberen Ende einer schönen Blauthermik, die in eine satte Inversion (Sperrschicht) hineinläuft.

Sperrschichten sind in der Meteorologie Inversionen, die so stark ausgeprägt sind, dass an ihnen jede Wetteraktivität gestoppt wird. Dies betrifft alle aufsteigenden Warmluftpakete, wie hochquellende Cu-Wolken (die trotz der freiwerdenden Kondensationswärme dadurch am Überentwickeln gehindert werden), genauso wie auch aufsteigende Blauthermik-Blasen.

Besonders an Tagen, an denen unter einer kräftig ausgeprägten Höheninversion (Sperrschicht) sich noch ordentliche Blauthermik entwickelt, kann man erleben, was mit Turbulenzen an der Sperrschicht gemeint ist. Vermehrt im Spätsommer/Herbst, wenn die jahreszeitlich typische Höhenwarmluft zusammen mit der schon etwas schwächeren Thermik eine sehr stabile Höhe-

ninversion erzeugt, kann man solche Flugwetterbedingungen antreffen. Deutlich verschärft wird die Turbulenzgefahr, wenn sich oberhalb der Inversion noch zusätzlich eine auflebende Höhenströmung etabliert hat. Aber auch im Frühjahr (wie der Beispiel-Temp und das dazugehörige Foto vom Gaisberg bei Salzburg zeigen) kann es bei Blauthermik oben unerwartet heftig „rumpeln.“

### Fazit

An Tagen mit kräftiger Blauthermik unter einer markanten Inversion/Sperrschicht (mit dem Auge über den sich direkt unter ihr ausbildenden Dunstschleier erkennbar) ist am oberen Ende des Bartes mit teils deutlicher Turbulenz zu rechnen. An solchen Tagen ist es das Klügste, schon deutlich unter der maximal erreichbaren Höhe aus dem Bart auszusteigen. ▽

## Flugurlaub und Ausbildung preiswerter den je!

Als Gast in einem der Schladming-Dachstein Sommercard-Partnerbetriebe sparst Du Dir z.B. alle Seilbahngebühren und zusätzlich gibt es mehr als 100 inklusivleistungen!

**Flugreisen und Sicherheitstraining**  
DHV anerkannt!

**Ausbildung**  
Fliegen in den Bergen! Supergünstige »All inklusive Angebote«



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

**Flugschule Aufwind** - [www.aufwind.at](http://www.aufwind.at)  
T +43(0)3687/81880 oder 82568 · Österreich

Para Supply.com  
Der echte online Direktvertrieb

Epic Overall € 108

Hersteller => Flieger

|                      |      |
|----------------------|------|
| Schnellpackschlauch  | € 35 |
| Press To Talk System | € 38 |
| Cockpit              | € 35 |

ALEX PLONER – DRACHEN-WELTMEISTER 2009

# Fliegen ist mein Leben

“Stay positive, have fun”, ist das Motto vom Drachen-Weltmeister 2009 Alex Ploner. Regina Glas verbrachte einen Tag mit Alex in seiner Heimat.

TEXT REGINA GLAS

4. Juli 2009, die Weltmeisterschaften in Laragne/Südfrankreich sind zu Ende. Alex Ploner feiert an diesem Tag seinen 33. Geburtstag und hat sich selbst das schönste Geschenk beschert: Er ist Weltmeister 2009 in der Flexiblen Klasse im Drachenfliegen. Zweimal war er bereits Weltmeister bei den Starrflüglern, 2001 und 2008. Um ein bisschen mehr über ihn zu erfahren, habe ich Alex in den Dolomiten besucht.

Ein riesiges Plakat in ladinischer Sprache – La familia saltada por l terzo iade l CHAMPION DL MONN DE DELTAPLAN 2009 – ALEX (TANI) PLONER - hing über der Einfahrt zum Hotel Gran Paradiso in St. Kassian/Italien.“ Also hier wohnt er, der sympatische Südtiroler. Wirklich, der Name des Hotels seiner Eltern „Gran Paradiso“ passt perfekt. Es steht mitten in der gigantischen Dolomitenlandschaft. Auf der Suche nach Alex lande ich dann in seinem Bastelkeller beim Modellbauen. „Eigentlich kommen hier keine Frauen rein, es ist fürchterlich unordentlich“, lacht er. Gott sei Dank macht er bei mir mal eine Ausnahme. Und wirklich, in jeder Ecke liegen Modelle herum. Kleber, Carbon, Lumpen, Pokale....alles sieht aus, wie es in einem Bastelkeller halt so aussieht. Alex erklärt mir dann auch gleich, dass er bereits als Kind mit Modellen spielte. „Man kann hier alles ausprobieren, was ich mir mit dem Drachen nicht trauen würde. Erst wenn man sieht, was mit dem Modell passiert, weiß ich auch, was ich mit dem Drachen in der Luft beachten muss.“ Schon als Kind hatte Alex den Wunsch, Pilot zu werden. Wie es immer so ist, werden nicht alle Träume im Leben wahr. Jetzt ist er fast fertiger Bauingenieur und Pilot von großen Flugzeugen ist er leider nicht, aber immerhin ist er Drachepilot geworden und ein außerordentlich Guter noch dazu. Den UL-Schein hat er auch bereits im Visier. Segelfliegen, Dragonfly, Swifts....alles hat er schon mal ausprobiert, außer Gleitschirmen....die gingen ihm



Früh übt sich! Schon als Kind spielte Alex mit Modellen

## Steckbrief Alex Ploner

geb. 04.07.1976  
 wohnhaft in St. Kassian/Italien  
 Familienstand: Single  
 fliegt Drachen seit 1994  
 Italienisches Nationalteam seit 1999  
 Weltmeister FAI 2 – 2001  
 Weltmeister FAI 5 – 2008  
 Weltmeister FAI 1 - 2009  
 Vizeweltmeister FAI 5 – 2002 +2004  
 Vize-Europameister FAI 1 2004

zu langsam, meint er. Deshalb liebt er auch das Motorschlittenfahren im Winter, da geht's auch schnell dahin. 14-mal ist er schon italienischer Meister in dieser Sportart geworden, bei einer WM schon mal 13ter..!

## Der schönste Urlaub meines Lebens

Schon früh, mit 18 Jahren, lernte Alex das Drachenfliegen an der Seiser Alm und in Sand in Taufers in Südtirol. Einer seiner älteren Brüder flog bereits und Alex wollte es unbedingt auch probieren. „Die Drachenschulung war der schönste Urlaub meines Lebens“, so Alex. Zum Wettbewerbsfliegen kam er durch den bekannten Südtiroler Streckenjäger Karl Reichegger. Karl lud ihn zum Südtirolcup nach Pfalzen ein. Nach guten Ergebnissen zog es Alex auf weitere

Wettbewerbe. „Im Wettbewerb lernt man viel schneller dazu, außerdem kommt man in der Welt herum und lernt neue Fluggebiete kennen.“

Die Vorbilder von Alex sind bis heute Karl Reichegger, Guido Gehrman, Manfred Ruhmer und auch sein bester Freund Christian Ciech. Alex bewundert nicht nur ihre Flugkunst sondern auch deren Hilfsbereitschaft, Lockerheit und Fairness. Viel lernte Alex auch aus Büchern. Besonders „Die Besucher vom Himmel“ hatten es ihm angetan. Auch andere Bücher übers Fliegen, Segelfliegen und Drachenfliegen stehen in seinem Bücherregal. In seinem Zimmer liegen Fliegermagazine aus aller Welt. „Fliegen ist das Beste, was es gibt. Leider kann ich trotz allem nicht so viel fliegen, wie ich gerne möchte. Im Winter sitze ich fast nur auf meinem Motorschlitten, fahre von Meisterschaft zu Meisterschaft.“

Während einer kleinen Bergtour, die wir vor Alex Haustür starten, erzählt er mir über sein Training. „Es ist sehr wichtig für mich, fit zu sein. Man braucht viel Energie und Konzentration beim Fliegen. Die Batterie muss immer aufgefüllt sein. Meine Kondition stärke ich mit Berglaufen und Mountainbiken. Fliegen trainiere ich gerne in schwacher Thermik. Ich verfeinere das Gefühl für die Luft. Über mentales Training habe ich viel gelesen, aber noch nicht viel gemacht. Für mich ist es wichtig, mental ausgeglichen und immer positiv zu bleiben. Aus Fehlern versuche ich zu lernen, wie beispielsweise bei der WM in Brasilien: Ich war ziemlich weit vorne, aber am letzten Tag puschte ich, bis ich am Ende zu früh am Boden stand! „Bist Du eigentlich nervös im Wettbewerb?“ fragte ich ihn. „Ein Flug passiert nicht in Sekunden, ich hab Zeit. Nein, nervös bin ich nicht. Gewinnen kannst Du nur, wenn Du gegen Dich selbst fliegst. Manchmal muss man sportliche Risiken eingehen. Nur wenn man was ris-

kiert – eine andere Route zum Beispiel – kann man gewinnen. Bei großen Wettbewerben mache ich oft den Fehler, den anderen hinterher zu fliegen. Dann vergesse ich mitzudenken.“

„Wie hast Du es dann geschafft, in Laragne ganz vorne zu sein?“, will ich wissen. „Bei der WM in Laragne war ich keinen einzigen Tag zufrieden mit mir. Ich bin wegen des schwierigen Geländes eher konservativ geflogen. Mein Glück war, dass die anderen große Fehler begangen haben.“ „Hattest Du jemals daran gedacht, die WM zu gewinnen?“, fragte ich nach. „Ja und Nein! Ich wusste, dass ich gut bin, aber es kann immer viel passieren. Die Top 5 waren mein Ziel, das Podest war ein Traum. Ich wollte nicht an den Titel denken, das wäre zu hoher Druck. Ich wollte einfach mal abwarten!“ „Und was hilft Dir dann abzuschalten“? „Am liebsten höre ich Musik, da werde ich ruhig“.

Auf die Frage, ob er lieber Flex oder Starr fliegt, meint Alex: „Ich liebe die Abwechslung! Streckenfliegen ist mit dem Starren interessanter, für das Spielerische bevorzuge ich den Flexi. Ich liebe das Akrofliegen und das geht mit dem Flexi einfach besser.“

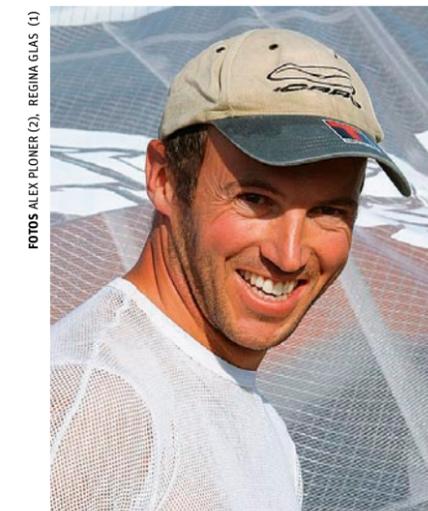
Zum krönenden Abschluss meines Besuches in St. Kassian fahren wir noch mit ein paar Fliegerfreunden zum Startplatz, um ein paar schöne Flugfotos zu schießen. Der Seitenwind lässt uns lange warten. Anita und Paul sind junge Dracheflieger und haben die Fluglizenz noch nicht lange. Alex betreut sie geduldig am Start, bis es wirklich gut passt. Wir starten hinterher, um einen gemeinsamen Sightseeingflug in die Dolomiten zu machen. Eine Toplandung auf der Arlara ist geplant. Ein Freund von Alex betreibt dort eine Almhütte, wir könnten ihn besuchen und auch wieder wegstarten. Es wird ein traumhafter Flug in einer fantastischen Bergwelt. Die Toplandung lassen wir allerdings wegen der starken Überentwicklung sein. Nach einer perfekten Landung packen wir schnell zusammen und ab geht's in die Pizzeria auf einen letzten Ratsch. Ein herrlicher Tag geht zu Ende. Ich erlebte den Weltmeister, wie ihn alle seine Fliegerfreunde und Konkurrenten kennen. Als lustigen, ehrlichen, hilfsbereiten und bescheidenen Menschen. Auf die Frage, ob er einen neuen Traum hat oder was ihm am Wichtigsten im Leben ist, antwortete er: „ Ich will fliegen, Spaß haben und gesund bleiben!“

FOTO (IGNAZIO BERNARDI)



Alex mit seinem Icaro Laminar Z9

FOTOS ALEX PLONER (2), REGINA GLAS (1)



Immer fröhlich: Alex Ploner



Auch mit dem Motorschlitten geht's hoch hinaus



UMSTEIGER

# Vom Gleitschirm zum Starren

**Stefan Traut hat über Jahre die Deutsche Streckenflugmeisterschaft dominiert. Jetzt brach er auf zu neuen Ufern.**

TEXT STEFAN TRAUT

Nachdem ich mittlerweile 20 Jahre Gleitschirm geflogen bin, 13 Jahre in der Nationalmannschaft und 5 Mal die deutsche sowie 2 Mal die internationale Streckenflugmeisterschaft gewonnen habe, wollte ich meinen fliegerischen Horizont erweitern. Im Herbst 2008 fasste ich dann die Umschulung vom Gleitschirm auf den Drachen ernsthaft ins Auge.

Die einzige Frage, die es noch zu klären galt, war: Wo sollte ich die Umschulung machen. Zur Auswahl standen die Ausbildung bei einem befreundeten Fluglehrer im Windschlepp auf der Schwäbischen Alb oder einer Flugschule im heimischen Allgäu am Tegelberg in der klassischen Fußstartausbildung. Bei beiden Ausbildungen standen zuerst ca. 4 - 5 Tage Übungshang auf dem Programm und danach die benötigten 20 Flüge im Schlepp, bzw. im Fußstart. Da bei mir als selbstständigem Handwerksmeister der Faktor Zeit schon eine entscheidende Rolle spielt, war ich von dem zu erwartenden Zeitauf-

wand von mind. 10 - 14 Tagen nicht gerade begeistert. Als ich einem befreundeten Fluglehrer von meinem Vorhaben erzählte, meinte er, dass die Ausbildung im UL-Schlepp wohl die effizienteste sei.

Diese Ausbildungsart hatte ich bis dato gar nicht in Erwägung gezogen, da bei mir zuhause ja die Berge (Allgäuer Alpen) vor der Haustüre rum stehen. Bei Rückfrage, wo ich eine UL-Schlepp-Ausbildung machen könnte, verwies er mich an Rudi Aumer von der Flugschule Kehlheim. Der Kontakt war schnell hergestellt und ein Schnuppertag auf dem Flugplatz in Grisau eine Woche später vereinbart. Das hatte ich bis dahin auch noch nicht gemacht – da will ich zum Fliegen und fahre in die „falsche“ Richtung nach Norden ins Flachland. Na ja, ich wollte ja meinen Horizont erweitern.

## Die Ausbildung

Am Flugplatz Grisau angekommen, war das Team um Rudi bereits voll mit dem Aufbau der

Drachen und des Schlepp-Trikes beschäftigt. Nach einer kurzen Einweisung wurden auch schon die ersten Schlepps durchgeführt. Dann war ich an der Reihe – mein erster Drachenflug sollte am Tandem stattfinden, im Etagengurtzeug unter Fluglehrer Rudi Aumer hängend. Es war schon eine komplett neue Erfahrung mit dem Bauch nach unten hängend hinter einem Trike in die Luft gezogen zu werden. Nach dem Ausklinken in ca. 700 m über Grund zeigte mir Rudi, wie nun so ein „Stangenflieger“ zu steuern ist. Puh – das hatte ich mir leichter vorgestellt. Nach dem ersten Flug war ich mir nicht mehr so sicher, ob ich die Umschulung so locker und leicht machen würde, wie ich mir das insgeheim vorgestellt hatte. Aber bereits nach zwei weiteren Tandemflügen sah ich wieder etwas Licht am Horizont. Es klappte von Flug zu Flug besser.

2. Flugtag, eine Woche später. Ich hatte mich nun verbindlich zur Schulung angemeldet und die Ausbildung ging zuerst im Tandem weiter. An diesem Tag absolvierte ich 5 weitere Tandemflü-

ge und am Abend dann sogar schon meinen ersten Soloflug. Bei ruhigen Bedingungen war der Schlepp ebenso kein Problem wie der weitere Flug, der mit einer sauberen stehenden Landung endete. Na, wenn das kein Grund war, eine Einstandsrunde auszugeben. Darauf wurde ich zumindest ganz unauffällig von den anderen Fliegern, Flugschülern und Lehrern hingewiesen. Es folgten nur noch zwei weitere Flugtage in Grisau, an denen ich die geforderten 20 Flüge durchführte. Dann noch zwei Tage am Übungshang für die Fußstarteinweisung und schon war der praktische Teil der Ausbildung an nur 6 Tagen erledigt. Was nun noch fehlte, war der Theorie-Teil. Der wurde an einem Wochenende im November schnell nachgeholt.

## Resümee der Umschulung

Nachdem ich über eine Ausbildung im UL-Schlepp zu Beginn gar nicht nachgedacht hatte, bin ich im nachhinein heilfroh, diese Ausbildungsvariante gewählt zu haben.

**Zeitaufwand?** super kurz, da bei (fast) allen Windrichtungen gestartet werden kann und die Flugausbeute pro Tag sehr hoch ist (kein ständiges Auf- und Abbauen).

**Sicherheit?** durch den Start im Startwagen besteht kaum ein Verletzungsrisiko.

**Lernfortschritt?** vor allem durch die Tandemflüge, bei denen der Fluglehrer hinter einem liegt, ist der Lerneffekt extrem groß. Fehler können sofort erkannt und verbessert werden. Viel besser, als wenn der Fluglehrer am Boden steht und nie ganz genau sagen kann, was der Flug-

schüler im Moment so treibt. Ich würde Jedem, der mit der Ausbildung oder Umschulung zum Drachenfliegen beginnen will, die UL-Schleppausbildung empfehlen.

Nachdem ich nun die Fluglizenz in der Hand hatte, musste natürlich noch das passende Fluggerät her. Von Anfang an liebäugelte ich mit einem Starrflügler.

Hier gehen die Meinungen ja stark auseinander, ob ein Fluganfänger gleich mit einem Starren fliegen soll oder nicht. Nach einem Telefonat mit Felix Rühle von der Firma A.I.R. stand einem Probeflug mit einem Atos – außer dem Wetter – nichts mehr im Weg. An einem Samstagmorgen rief mich Felix an. Sie würden heute zum Testen nach Schriesheim fahren. Etwas skeptisch, ob heute wirklich ein Flugtag sei (ich kam gerade von draußen rein, nachdem ich 30 cm Neuschnee weggeschippt hatte), sagte ich zu. Im Rheintal angekommen, erwartete uns schon bestes Rückseitenwetter.

## Erster Flug mit dem Atos

Am Startplatz baute mir Felix Rühle einen Atos VQ zusammen. Während des Aufbaus ereignete sich am Startplatz ein Fehlstart eines Gleitschirms, der daraufhin in den Bäumen hing, und kurz darauf ein Fehlstart eines Drachenfliegers, der zum Glück auch ohne Verletzungen abging. Na toll, dachte ich mir, jetzt bin ich gleich dran.

Nach guter Einweisung durch Felix stand ich nun an der Rampe. Da der Wind etwas wechselhaft war, wartete ich geduldig. Dann – Atos aufgenommen – Flügel ausgerichtet – Nase runter und losgespurt. Wow, was für ein Speed. Da die Bedingungen super waren, war es ein Leichtes, gleich Höhe zu machen. Sofort fühlte ich mich unter dem Atos sehr wohl. Die Steuerung, im Gegensatz zu meinem Schulungsgerät (Mars), war einfach und das Geschwindigkeitsfenster riesig. Die Gleitschirmflieger kamen mir bei dem 30er Wind wie Bojen vor. Beim Einkreisen in die Thermik versetzte es mich deutlich nach hinten und plumps, fiel ich leeseitig raus. Mit dem Gleitschirm hätte ich jetzt ein Problem gehabt, wieder nach vorne an die Kante zu kommen. Mit dem Atos – Klappen geöffnet – Bügel gezogen und 80 Sachen Groundspeed einfach nach vorne – kein Problem. Mein Grinsen wurde immer größer. Nach knapp 2 Stunden hatte ich genug. Also Zeit, sich gedanklich mit der Landung zu beschäftigen. Wie hatte Felix mir das noch mal erklärt, Klappen voll ziehen und lieber einen langen schnellen Endanflug fliegen. Gesagt, getan. Mit voll gezogenen Klappen und mit etwas

Speed sinkt der Atos „fast“ wie ein Gleitschirm, und ich bin doch etwas früher am Boden gestanden, als erwartet. Den Punkt des Rausdrückens hab ich bei der ersten Landung sauber verpasst, aber die Landung auf den Rollkufen war problemlos.

## Atos VR ist mein Flügel

Nach diesem ersten Flug war ich mir schon sicher, dass ich unter die Starrflügler gehen werde. Was mich sofort begeistert hat, war das leichtgängige Kurvenhandling und das große Geschwindigkeitsfenster. Dem ersten Testflug folgten drei weitere in Schratzenbach und am Neuffen. Zuerst noch mal mit dem VQ, dann mit dem VR. Am Ende entschied ich mich für den Atos VR wegen den besseren Schnellflugeigenschaften. Einziger Wehrmutstropfen war natürlich der Preis. Wenn man sich aber die Werthaltigkeit eines Atos mal genauer betrachtet, relativieren sich die hohen Anschaffungskosten 15.400 - 16.600 € für den VR, je nach Ausstattung, schnell. Denn selbst 10 Jahre alte Atose werden noch zwischen 3.000 – 4.000 € gehandelt. Somit ergibt sich rechnerisch nur ein Wertverlust von ca. 1.200 €/Jahr auf 10 Jahre gerechnet. Im Verhältnis zum Gleitschirm mit Anschaffungskosten von ca. 3.000 – 4.000 €, der aber zumindest bei meiner Flugleistung von ca. 200 Flugstunden/Jahr nach 2-3 Jahren praktisch nichts mehr wert ist, ein akzeptabler Preis. Mittlerweile habe ich 25 weitere Flüge und 50 Flugstunden mit Strecken bis 140 km hinter mir und ich bin immer noch begeistert von der Flugleistung des Atos VR. Gleitstrecken, die mit dem Gleitschirm undenkbar waren, vor allem gegen den Wind, sind kein Problem und ich komme immer noch regelmäßig viel höher an, als ich das beim Losfliegen vermutete.

Der Aufwand zum Fliegen hat sich beim Atos im Gegensatz zum Gleitschirm natürlich deutlich erhöht. Der Transport mit Dachträger und dem unhandlich zu tragenden Gewicht von ca. 45 kg ist schon eine ganz schöne Schinderei. Die Aufbauzeiten von ca. 25 – 30 Minuten, die ich noch brauche, sind nicht so tragisch. Ich werde dieses Jahr den Atos vor allem dann nutzen, wenn ich einen ganzen Tag zum Streckenfliegen gehen will, dann ist mir der Mehraufwand egal. Zum 1 - 2 Stunden in der Gegend rumfliegen, ist bei mir der Gleitschirm immer noch die erste Wahl. Aus meiner Sicht ist es für einen halbwegs talentierten Gleitschirmflieger kein Problem, nach der Umschulung zum Drachenfliegen gleich auf einen Starrflügler zu wechseln. ▽

FOTO STEFAN TRAUT



WALK&FLY

# Morgens MITTAG, abends MITTAG

**Bergläufer, Mountainbiker und laufende Piloten mit Leichtausrüstung nutzen den Mittag als Konditionstrainer. Der After-Job Treffpunkt bei Immenstadt für Aktive.**

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

Zu den Flugbergen der ersten Liga im Allgäu zählt er sicherlich nicht. Erreichbarkeit, Lage und Höhenunterschied machen den Mittag aber zur starken Alternative, wenn Nebelhorn, Neunerköpfe und Co gerade mal nicht die erste Wahl sind. Besonders schätzen gelernt haben den Berg aber vor allem diejenigen, die das Flugvergnügen unter dem Schirm mit dem Anstieg zum Startplatz auf eigenen Füßen verbinden. Als „walk&fly“ Berg für Einsteiger oder auch für die kleine, körperliche Anstrengung nach dem Job sind die gut 700 Höhenmeter die perfekte Herausforderung.

## Der Weg zum Mittag

Wer Immenstadt mit dem Auto anfährt, wird die Ausschilderung zur Mittagbahn nicht verfehlen. Geparkt wird direkt an der Talstation. Wem kein Auto zur Verfügung steht oder wer dem Benzinschlucker eine Pause gönnen möchte, nutzt die perfekte Anbindung mit der Bahn. Vom Ausstieg aus dem Zug bis zur Bergbahn ist es ein zehnmütiger Katzensprung! Der Wanderweg über die Mittelstation zum Gipfel startet unmittelbar neben der Sesselbahn und ist ausgeschildert. Die ausgewiesene Gehzeit von zwei Stunden gilt allerdings eher für Familien und ältere Semester. Fitte Wanderer sind nach 90 Minuten oder weniger am Ziel. Der Einstieg zur Tour wird auf einem steilen und schattigen Waldweg zurückgelegt. Den Rucksack absetzen und über den Stacheldrahtzaun hiefen, heißt es am Ende dieses ersten Abschnitts. Nach dem Drehkreuz folgt man dem ebenen Weg durch freistehende Almwiesen bis zum geteerten Wanderweg. Wieder im Wald und mit mehr Steigung folgt man ihm, bis nach weiteren zwanzig Minuten die Mittelstation erreicht ist. Zeit für eine erste Pause auf den ausgerangierten und zur Hollywood-Schaukel umfunktionierten Sesselsitzen. In langgezogenen Serpentinaugen zieht sich der Weg nun hinauf bis zum Gipfel auf 1.452 Metern und zur Endstation der Sesselbahn. Ab der Mittelstation stets all inclusive: Freier Blick auf das Alpenvorland mit den Rauhenzeller Seen und dem Flusslauf der Iller in Richtung Kempten.

## Start- und Flugmöglichkeiten

Der Mittag ist der erste Flugberg am Eingang des Illertals und steht im Sommer unter normalen Bedingungen ab den Mittagstunden im Talwind. Der wird aus dem Flachland aus Norden angesaugt und je nach überregionaler Windrichtung aus West oder Ost beeinflusst. Vom Spiel dieser beiden Windkomponenten hängt dann auch die



Planung des Fluges ab. Der Standard-Startplatz ist Nord-Nordost ausgerichtet und befindet sich rechts unterhalb der zweiten Stütze eines Skilifts. Eine eingeebnete Rampe aus Holzbrettern macht diesen Platz auch für Drachenflieger zur ersten Option. Beim Start aus einer Waldschneise heraus muss bei Seitenwind mit Turbulenzen gerechnet werden! Bei Westwind und mit nachmittäglichem Sonnenstand empfiehlt sich der Weststart (B-Schein Pflicht!), ca. 150 Meter unterhalb und westlich der Gipfelstation. (Die Nord-West Startmöglichkeit direkt neben den Seilen des Sesselliftes wird zumindest im Sommer von den Betreibern und Bauern nicht gerne gesehen!) Alternativ zu der vorherrschenden nördlichen Windrichtung, gibt es mit Blickrichtung Sonthofen/Oberstdorf einen langgezogenen Südrücken, der Drachen und Gleitschirmen viel Platz bietet. Allerdings: Südwind am Mittag ist mit Vorsicht zu genießen! Er spricht meist für bereits eingesetzten Bergwind, der aus den Alpen Richtung Flachland abfließt oder aber Süd-Föhn! Nur wenn sich zu starke Windgeschwindigkeiten aus Süd (und damit verbundene Turbulenzen in großen Teilen des Flug- und Landegebieten) eindeutig ausschließen lassen, darf der komfortable, begraste Süd-Startplatz genutzt werden! Die unverfälschte Windrichtung lässt sich bestens über Windanzeiger auf dem Dach der Gipfelstation und am Mast oberhalb des SP West ablesen.

Aufgrund der nördlichen Ausrichtung wird der Mittag nur an wenigen Stellen von optimaler Sonneneinstrahlung verwöhnt. Was aber nicht heißt, dass es nicht ordentlich aufwärts gehen kann. Der zuverlässig einsetzende Talwind macht oftmals stundenlanges Soaring möglich und schiebt immer wieder eingelagerte Thermik-

blasen an den Hang. Wer diese findet, zentriert und sich meist Richtung Gipfel mitversetzen lässt, macht kräftig Höhe. Die ganz großen Streckenflüge sind freilich eher selten, lassen sich aber immer wieder an ausgesuchten Tagen verwirklichen. Angeflogen wird dann meist das Immenstädter Horn, als Ausgangspunkt für XC-Vorhaben Richtung Westen. Wer bei guter

Arbeitshöhe den östlich im Talwind stehenden Grünten erreicht, darf sich Hoffnung auf weiteren Anschluß Richtung Hirschberg, Spieser oder Imberger Horn machen. Von dort aus lockt das Tannheimer Tal oder aber der Flug über die Sonnenköpfe Richtung Nebelhorn. Zu beachten ist dabei unbedingt der Luftraum über dem Segelflugplatz „Agathazell“. Hier starten und landen die Kollegen Segelflieger, mit denen wir unsere Bärte am Mittag regelmäßig teilen.

## Infos

**Tourdauer:** 1,5 Stunden + 20 Minuten  
**Rückweg zum Ausgangspunkt, Höhenunterschied:** 720 Meter,  
**Start der Wanderung:** Talstation Mittagbahn/Immenstadt auf 730 Metern  
**Ende der Wanderung:** Bergstation Mittagbahn auf 1.452 Metern  
**Schwierigkeitsgrad:** leicht/Einsteiger  
**Benötigte Ausrüstung:** Einfaches Schuhwerk/Sportschuhe  
**Verpflegungsmöglichkeiten unterwegs:** Während der üblichen Öffnungszeiten ist die Einkehr an der Mittelstation und am Gipfel möglich. Unterwegs wird außerdem eine Alpwirtschaft passiert, dort gibt's im Sommer frische Buttermilch.  
**Drachentransport auf Zweiersessel** möglich.  
**Öffnungszeiten Sesselbahn:** 08.00 – 16.30 Uhr (Sommer)  
**Preise:** Einfache Fahrt 8,- Euro,  
**Landeplatz:** N 47°33' 042 O 010°14' 556 auf 720 Metern  
**Startplatz:** N 47°32' 257 O 010°13' 134 auf 1.400 Metern,  
[www.mittagbahn.de](http://www.mittagbahn.de),  
[www.gleitschirmflieger.de](http://www.gleitschirmflieger.de)

## Tücken bei der Landung

So zuverlässig und verhältnismäßig einfach es sich am Mittag entlang der hohen Tannenreihen aufsoaren und oft oberhalb der Mittelstation aufdrehen lässt, zeigen sich die Tücken des Berges häufig erst bei der Landung. Je nach Windstärke und Ost/Westkomponente des überregionalen Windes kann der Wind am Landeplatz „Altmmumen“ unregelmäßig wechseln. Bei stärkerem östlichem bis südwestlichem Wind liegen dann große Teile des Landeplatzes im Lee. Der steil ansteigende Hügel unmittelbar südlich vom LP sorgt für unangenehme Turbulenzen. Bei frühzeitigem Erkennen dieser Situation (u.a. großer Windsack am LP), empfiehlt sich alternativ eine der Außenlandemöglichkeiten „Blaichach“, „Kleiner Alpsee“ oder die Anhöhe, südlich des offiziellen LP „Altmmumen“. Leider liegen alle Landemöglichkeiten ein gutes Stück vom Ausgangspunkt Mittagbahn entfernt. Bis dorthin läuft man vom LP aus ca. 20 Minuten. Gut, dass kurz vor Ende unserer kleinen „walk&fly“ Runde die Eisdielen „Venezia“ auf dem Weg liegt und uns mit reichlich Eissorten und Kalorien versorgt, damit wir die nächste Runde am Mittag gestärkt angehen können. ▽

WENN DIE AUFMERKSAMKEIT STIMMT...

# Mentales Flugtraining

Die optimale Ergänzung für besseres und sicheres Fliegen

TEXT DIETRICH MÜCHMEYER

Piloten wollen ihre Leistung verbessern, Gelegenheitsflieger, Genusspiloten, Streckenflieger und natürlich Wettkampfpiloten. Entweder sich verbessern im Sinne von schneller und weiter oder im Sinne der Flugsicherheit. Es gibt zahlreiche Lern- und Trainingsangebote dafür: Sicherheitstraining über dem See, Rettung werfen in der Turnhalle, Streckenflugseminare mit erfahrenen Piloten- oder Performance Trainings. Nicht so bekannt ist im Drachen- und Gleitschirmflugsport mentales Training, obwohl das in anderen Sportarten viel selbstverständlicher ist.

Für den Segelflugsport gibt es in Deutschland das Mentale Segelflug-Training (MST), das vom Team Segelflugszene seit einigen Jahren angeboten wird. Im Bereich der Segelflugkader wurde dieses Mentale Training bereits seit Mitte der neunziger Jahre eingesetzt. Deutschland ist im Segelflug sehr erfolgreich und einige unserer Weltmeister wendeten diese Trainingsmethoden

an und sehen einen wesentlichen Anteil ihres Erfolges bei MST.

Dies war auch für uns Grund genug, einmal ein eigenes Training zu beginnen. Christine Miller, Eberhard Raichle, beides Piloten der Gleitschirmliga, dazu Regina Glas, Teamchefin Hängegleiten, und ich waren im Januar beim MST. Mit den Trainern Reiner Rose und Florian Kirchner war abgesprochen, dass sie besonders auf unsere Interessen eingehen werden.

## Was ist Mentales Training?

Wenn wir fliegen, kommen wir immer wieder in Stresssituationen. Mögliche Auslöser dieses Stresses kennt jeder: Turbulente Luft als unbedingte Höhe gewinnen. Viele andere Piloten im selben Bart oder das Nachdenken über die Folgen einer Außenlandung im unwegsamen Gelände. Beispiele gibt es viele. Auch eigene Gedanken können uns Stress schaffen: Wie

komme ich wieder zurück, wie ändert sich meine Position in der Gesamtwertung, wenn mir das jetzt nicht gelingt? Eine Hemmung der Wahrnehmung und des analytischen Denkens setzt ein. Die Gedanken vagabundieren, die Wahrnehmung für die tatsächlichen Geschehnisse, die Thermikauslöser und Thermikanzeiger, Gefahrenquellen, das Gefühl im Sitzbrett, all das wird immer schwächer. Letztlich kann der Stress, wenn wir ihn nicht beherrschen, zu einer völligen Blockade führen.

Die Folgen dieser Blockaden können vielfältig sein: Mir selbst geht es als Streckenflieger unterwegs oft so, dass ich eine Weile in Nullschiebern kämpfe und dann ungeduldig zu früh abfliege und nichts mehr finde. Ich kenne den Ablauf ganz genau, aber ich beherrsche meine Gedanken nicht so, wie es sein sollte. Oder es ist der Flugschüler, der den einzigen Baum in der Nähe des Landeplatzes auf sich zukommen sieht und weder links noch rechts daran vorbeisteuert, obwohl genügend Platz ist. Unser Flugsport ist eine sehr intuitive Sportart. Sie basiert auf vielen unbewusst ausgeführten Handlungen. Solche Sportarten sind, so sagen uns die Stressforscher, für derartige Blockaden besonders anfällig.

Wir können viel fliegen und werden uns dadurch natürlich verbessern. Aber geht es auch anders? Kann man es ergänzen? Kann man auch flugarme Zeiten sinnvoll nutzen? Man kann! Mentales Training ist das planmäßige sich Vorstellen einer sportlichen Handlung ohne deren gleichzeitige praktische Ausführung. Also bei uns das gezielte Üben von Flugabschnitten ohne tatsächlich zu fliegen. Wir entwickeln eine Bewegungsvorstellung und durch die intensive Vorstellung wird die neuronale Bewegungsrepräsentation wie beim tatsächlichen Fliegen gefestigt. Wir können sowohl unsere kognitiven wie unsere motorischen Fähigkeiten trainieren. Wir lernen unsere Aufmerksamkeit zu steuern und uns zu entspannen. Wir bereiten uns auf Situa-

tionen und Handlungsabläufe vor. Mentales Training ist so eine Ergänzung zum praktischen Flugtraining. Das langwierige Herantasten an das Optimum im realen Training wird damit erheblich beschleunigt, der optimale Ablauf selbst konsolidiert. Man kann Trainingssituationen gezielter nach erkannten Defiziten anpassen, als das beim wirklichen Fliegen möglich ist. Es kann außerdem zur Überbrückung trainingsfreier Zeiten oder gegebenenfalls zum Abbau von Ängsten eingesetzt werden.

## Wie läuft ein MST Basisseminar ab?

Nach einer Einführung war mir klar, dass MST funktioniert. Auch für mich, der ich schon lange kein Wettkampfflieger mehr bin. Das Training ermöglicht Chancen um mein Leistungspotenzial im freien Streckenflug besser auszuschöpfen und meine Flugsicherheit zu erhöhen.

Danach ging es an die eigentlichen Trainingsmethoden. Die Kernsystematik besteht darin, Drehbücher aus der Ich-Perspektive für bestimmte Situationen darzustellen. Aus diesen Drehbüchern werden Knotenpunkte extrahiert und gelernt, um die Situation im Selbsttraining leicht durchspielen zu können. Ein wesentliches Element dieser Drehbücher und dann der Anwendung in der Praxis ist der Cross-Check, eine Methode, die dazu dient, die Aufmerksamkeit zu steuern. Ich stemme mich beispielsweise mal kurz gegen das Fußbrett im Gurtzeug. Dann die Aufmerksamkeit auf den ganzen Körper ausdehnen: Wie ist der Körperkontakt mit meinem Gurtzeug? Dann einmal tief durchatmen. Jetzt geht die Aufmerksamkeit nach außen, erst nur auf einen festen Punkt und dann zum ganzen Horizont. Nach diesem kurzen Check ist der Pilot wieder konzentriert auf „Ich und meine Aufgabe“. Schädliche Gedanken, wie etwa ein Soll-Ist-Vergleich unserer Leistung, an Gegner, Presse und Zuschauer oder gar die Sinnfrage „Was mache ich hier überhaupt?“ sind verdrängt. Nichts ist destruktiver und bremst die Leistung mehr.

Jeder Pilot erarbeitet sich seinen eigenen, zu ihm passenden und immer wiederkehrenden Cross-Check. Dieser wird mit den Trainern immer wieder abgeglichen und diskutiert, bis er wirklich stimmig ist und zum Piloten passt. Im mentalen Training wird der Cross-Check an kritischen Stellen im Drehbuch eingebaut. In der Praxis benutzt der Sportler den Cross-Check, wann immer nötig, um seine Aufmerksamkeit zu sammeln. Der Cross-Check kann sehr schnell gehen, er hält nicht auf.

Mentales Training funktioniert in völliger Entspannung. Jede Übungseinheit beginnt deshalb mit einer stufenweisen Entspannungsübung. Der Pilot beginnt geführt durch die Worte des Trainers bei der Wahrnehmung der Atmung und einem bewussten Atmen. Ziel ist es dabei, zwei Aktivitäten gleichzeitig zu trainieren: Die Wahrnehmung der Atmung einerseits und die Wahrnehmung des Körpers wie Verspannung oder Entspannung von Muskeln andererseits. Dadurch wird das Gehirn für das mentale Training frei. Jetzt kann der Sportler mit der eigentlichen Visualisierung seines Drehbuches beginnen.

## Wie geht es danach weiter?

Ein Seminar ist natürlich nur der Einstieg in Mentales Training. Trainieren muss der Sportler letztlich schon selbst. Mindestens zweimal die Woche sollte man sich dafür eine Stunde Zeit nehmen. Weitere Drehbücher ausarbeiten und sich dann hinsetzen, entspannen und diese Drehbücher durchleben, damit sie sich in uns festsetzen und wir sie beim wirklichen Fliegen abrufen können. Das Training fühlt sich manchmal fast wie Fliegen an, besonders wenn ich mich nicht auf einen Stuhl, sondern in mein Gurtzeug setze.

## Schlussbeurteilung

Was habe ich gelernt? Meine Vermutung, dass mentales Training und innere Vorbereitung auf relevante Situationen von großem Nutzen beim Fliegen sein können, wurde zu einer Gewissheit. Ich habe gelernt, meine eigenen relevanten Flugsituationen zu erarbeiten, Drehbücher für diese Situationen zu schreiben, Knotenpunkte für Handlungsabläufe zu isolieren und meine Aufmerksamkeit durch meinen persönlichen Cross-Check zu steuern. Es war gar nicht wichtig, dass unsere Trainer Flori und Reiner unsere Flugsituationen gar nicht aus eigenem Erleben kennen. Die Methoden sind unabhängig von der Sportart und lassen sich auf den eigenen Sport übertragen. Der wissenschaftliche Hintergrund ist derselbe, ob man Fußballer, Biathleten oder Piloten zum Erfolg führen will. Aber es ist auch klar: Mentales Training ist nur eine Methode unter vielen auf dem Weg, ein besserer und sicherer fliegender Pilot zu werden.

Infos im Internet:  
www.segelflugszene.de/Mentales-Training.  
Literatur: Hans Eberspächer: Gut sein, wenn's drauf ankommt, Carl Hanser Verlag, ISBN 3-446-22650-8



## Kernsystematik des Mentalen Sport-Trainings in Einzelschritten

- Bestimmung der Situation/Flugphase, die mental trainiert werden soll.
- Eine detaillierte Schilderung dieser Situation/Flugphase erstellen (Drehbuch), insbesondere auch innere Empfindungen und Selbstgespräche festhalten.
- Im Abstand von einigen Tagen diese Schilderung wiederholt sorgfältig durchlesen und darauf achten, dass alles logisch ist und im Moment des Lesens nachempfunden werden kann (einschließlich Entspannungsübung und Cross-Check).
- Herausarbeitung von markanten Punkten der Schilderung (Knotenpunkte des Drehbuchs).
- Vorstellungstraining (Visualisierung) der Situation/Flugphase auf Grund der auswendig gelernten Knotenpunkte.



# CYBER 4

Der neue Einsteiger-Schirm von:



Hochriesstraße 1  
D-83126 Flintsbach  
+49-(0)8034-909700  
office@fly-more.com  
www.icaro-wings.de



Althofdrachen Bad Herrenalb

## Ein erfolgreiches und gelungenes Fest

Heiß brannte die Sonne vom Himmel und manch einer wird sich in diesen Tagen einen Sonnenbrand zugezogen haben. Wenigstens die Kleinen konnten sich im bereitgestellten Kinderpool nach Herzenslust erfrischen. Der Samstag ließ auch für die Piloten keine Wünsche offen, drei Durchgänge konnten bei bestem Flugwetter geflogen werden. Die Teilnahme von Gastpiloten, u. a. vom CFD Hardheim, HGL Mulfingen, von den Augsburger Drachenfliegern und den Spaichinger Drachenfliegern freute uns sehr. Mit ihnen hatten unsere Althofpiloten kräftig Konkurrenz. Die Zuschauer, die gern einmal das Gefühl des Fliegens erleben und ihre Heimat mal von oben betrachten wollten, hatten an beiden Tagen die Möglichkeit zu einem Tandemflug mit einem Gleitschirm. Danke an Gleitschirm-Tandempilot Rolf, der dieses ermöglicht hat. Ulf, ein junger Mann, der aus Bühl angereist kam, um den Bärenpokal miterleben, strahlte über das ganze Gesicht, nachdem er mit seinem Tandempiloten einige Runden über dem Gelände gedreht hatte. "Ich will auf jeden Fall einen Schnupperkurs bei euch machen, denn das will ich auch lernen", waren seine Worte. Wir werden ihn bestimmt bald wieder sehen... Nach der Auswertung der Flugdaten und der entsprechenden Punktevergabe standen am Sonntagabend die Gewinner des diesjährigen Wettbewerbs fest: Gesamtsieger der Vereinsmeisterschaft und damit des Bärenpokals 2009: Ralph Trenkle aus Straubenhardt-Schwann. Gewinner in der Geräteklasse „Flexible Drachen“: Roland Schmid aus Bönigheim, Althofdrachen. Gewinner in der Geräteklasse „Starrflügler“: Florian Kotscharnik aus Spaichingen von den Spaichinger Drachenfliegern. „Slick Side City“, die Cover-Band um Althofdrachenpilot Dominik Flüge kam extra aus München angereist, um mit ihren Songs aus den Bereichen Rock, Pop, Soul und Funk für ausgelassene und fröhliche Stimmung zu sorgen.

Fazit: Gutes Wetter, erfolgreiche Piloten, ein fairer Wettbewerb, gute Stimmung und ganz besonders alle helfenden Hände, die vorbereitet und durchgeführt und nachbereitet haben, machten den diesjährigen Bärenpokal zum Erfolg. Ein großes DANKE für euer Engagement und euren Einsatz! Wir freuen uns auf nächstes Jahr, wenn es wieder heißt: „Fliegen und feiern mit den Althofdrachen“. Infos unter [www.althofdrachen.de](http://www.althofdrachen.de)  
Jutta Sendelbach

## Saaletalflieger

### Fest in der Vor-Rhön ein voller Erfolg

Großartige Stimmung, sonniges Sommerwetter, perfekte Flugbedingungen im Festival und an der Winde sowie hervorragende Ergebnisse im Streckenflugwettbewerb: Das waren die Kennzeichen des diesjährigen Vereinsfestes der Saaletalflieger. Früh am Morgen ging es mit dem Schleppbetrieb in den Saale-Wiesen los. Dies wurde zum ersten Mal in Hammelburg dank einer kurzfristigen Tageszulassung durch den DHV durchgeführt. Richard Martin von der Flugschule Steigerwald schleppte als erfahrener Windenführer zahlreiche Piloten in den Himmel. Den ganzen Tag über wurden von der Flugschule „Blue Sky“ aktuelle Schirme und Gurtzeuge zum Probefliegen zur Verfügung gestellt. Mit dem eingesetzten Fahrdienst konnten alle Piloten ohne Angst eines „Absaufens“ das neue Material testen, da der Shuttle-Bus stets an der Landwiese bereitstand. Susanne und Stefan Zorn beantworteten geduldig alle Fragen rund ums Fliegen. Alle Piloten waren hoch erfreut, dass so ein tolles Angebot auch einmal bei ihnen stattfand.

Der Höhepunkt des Vereinsfestes wurde in der Mittagszeit erreicht, als sich eine kleine Gruppe von Streckenfliegern vom Hang löste und auf Strecke ging. Der Sieger des Wettbewerbs, Michael von Schaabner-Dettmer, flog 70 km von Hammelburg bis nach Hünfeld. Für das Streckenfliegen im Flachland eine sehr beachtliche Leistung. Auch die Zweit- und Drittplatzierten flogen Distanzen von 50 km nach Hofbieber (Simon Wirth) bzw. 35 km bis nach Wegfurt (Marcel Lübbecke). Besonderer Dank gilt dem Organisationsteam und den vielen unermüdeten Helfern, die dem Vereinsfest zu einem solchen tollen Erfolg verholfen haben. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr!  
Matthias Wacker

## Drachenflieger Club Berlin

### German Flatlands HG und GS

Bei den diesjährigen German Flatlands konnten bei den Drachen wie auch bei den Gleitschirmen 4 Tasks erfolgreich abgeschlossen werden. (Siehe Seite XX in diesem Heft). Glück allein hat also nicht ausgereicht, um sich an der Spitze behaupten zu können! Nach Schließung der jeweiligen Wettbewerbsfenster konnten sich der eine oder die andere an die Fersen der „Streckenjäger“ hängen. Unserem Vereinsmitglied Sonja Romeis gelang auf diese Weise ihr erster Streckenflug über 40 km! Der Drachenflieger Club Berlin bedankt sich auf herzlichste bei allen externen und internen Helfern, die tatkräftig dazu beigetragen haben, dass die beiden Wettbewerbe auch diesmal ein voller Erfolg wurden. So haben z.B. die Kraichtalern es wieder nicht gescheut, ihre Winde bis nach Berlin mitzubringen. Die Wettbewerbsteilnehmer aus den Reihen des DCBs haben sich übrigens ein besonderes Dankeschön für die fleißigen Helfer ausgedacht: sie werden an einem Thermikwochenende als Bodenpersonal alle diejenigen in die Luft bringen, die die Flatlands mit ihrem Einsatz unterstützt haben.  
Henry Maek



Nordbayerische Drachenflieger

### Siegritz Cup 2009

Ende August wurde zum 12. Mal der Siegritz Cup in Siegritz bei Heiligenstadt/Ofr ausgetragen. Der Wettbewerb ist über die letzten Jahre von einer Vereinsmeisterschaft zum über regionalen Wettbewerb unter Regie der Nordbayerischen Drachenflieger eV (NBDF) avanciert. Geladen waren die Vereine "Drachenflieger Görauer Anger eV" (DGA), "1. Bamberger Gleitschirmclub eV" (BGSC) und der "Gleitschirmclub Fränkische Schweiz eV" (GSVFS), sowie die Thalmässinger Drachen und Gleitschirmflieger. Insgesamt 30 Piloten kämpften bei einem strammen Westwind darum, möglichst lange in der Luft zu bleiben oder auch möglichst weit zu fliegen. Bei den Starrflüglern schaffte Udo Görzen aus Heiligenstadt (NBDF) am ersten Tag trotz des Windes beinahe ein Ziel-Rück-Flug nach Pegnitz bis wieder 3 km vor Siegritz; am zweiten Tag flog er dann doch lieber gleich ganz mit dem Wind und landete kurz vor Chemnitz - ein beachtliche Leistung. Mit diesem Flug konnte er seinen Meister verteidigen und gewann vor Peter Götz aus Ebermannstadt (flog bis Tirschenreuth) und dem punktgleichen Joachim Geiger aus Seigendorf. Zu erwähnen sind hier noch Karlheinz Vogel aus Lichtenfels (NBDF) der am ersten Tag bis in die Nähe von Passau flog und Markus Dütsch (Nordhalben) der es am 2. Tag fast bis "nach Hause" schaffte. Bei den Drachen gewann Richard Pabst aus Erlangen vor dem bis dahin amtierenden Meister Manfred Uttenreuther aus Schlaifhausen (beide NBDF), dicht gefolgt von Martin Barbero aus Coburg (DGA). Bei den Gleitschirmen gewann Hannes Rottmann aus Hollfeld mit 2 beachtlichen Flügen nach Kemnath und über den Ochsenkopf hinweg an den Weißenstädter See im Fichtelgebirge. Wolfgang Huberth aus Wohnsgehaig belegte den 2. Platz vor Werner Witt aus Nürnberg (BGSC). Die Mannschaftswertung gewann erneut der NBDF. Insbesondere am Sonntag wurde das Geschehen von einigen Hundert sehr neugierigen Zuschauern verfolgt und die Flieger konnten alle Fragen ausführlich beantworten. Etliche interessierte Gäste nutzten die Gelegenheit für einen Tandemflug mit dem Gleitschirm. Dank Elisabeth Pennig, selbst Drachenfliegerin aus Siegritz und zahlreichen Helfern, wurden sowohl die Piloten als auch die Gäste mit kulinarischen Köstlichkeiten versorgt. Für so manchen rothäutigen Teilnehmer und auch Gast hätten wir wohl besser auch etwas Sonnencreme bereitgestellt! Nächstes Jahr wird dieser Wettbewerb wieder vom DGA im kleinen Örtchen Lopp, Nähe Kulmbach, veranstaltet. Wir freuen uns schon heute darauf und rechnen auch dann wieder mit vielen Zuschauern. Mehr Infos unter [www.NBDF.de](http://www.NBDF.de)  
Ernst Lehmann

**Fliegen ist geil!**  
[www.paracenter.com](http://www.paracenter.com)  
Gleitschirm - Motorschirm - Tandem - Reisen  
+49 (0) 5321 43737 **FRESH BREEZE**

**PARAGLIDING ADVENTURE**  
Alles rund um's Fliegen!!

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

**Mehr Infos!**  
S.Triebel / W.Reinelt  
Tel.: +386-(0)41-810-999  
5220 Tolmin-Slowenien  
<http://www.paragliding-adventure.com>  
e-mail: [paragliding-adventure@amis.net](mailto:paragliding-adventure@amis.net)

**FLUGSCHULE WESTENDORF**

**Nova Testzentrum**  
die neuen Schirme sind  
bereits eingetroffen!

Tandemflüge - Aus- u. Weiterbildung -  
Reisen - Handel - Verleih

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

## Redaktionsschluss

Dezember Info 161 - 15. Oktober

Februar Info 162 - 15. Dezember



Drachen- und Gleitschirmflugverein Baiersbronn

### Ausfahrt der Vereine

35 Mitglieder des Drachen- und Gleitschirmflugvereins Baiersbronn konnten bei ihrer diesjährigen Vereinsausfahrt nach Brannenburg im Inntal viele Stunden in der Luft verbringen. Reinhold Speidel von Fly-Inntal, der diese Fluggebiete wie seine Westentasche kennt, betreute die Gruppe als Guide. Wegen zu starkem Wind mussten die Flieger am Anknüpfungstag am Boden bleiben. Die Zeit wurde durch einen Besuch bei der Firma ICARO im Nachbarort Flintsbach überbrückt. Die folgenden drei Tage waren dann durch bestes, teilweise anspruchsvolles Flugwetter bestimmt, so dass Gebiete in der Wildschönau und der Hochries am Chiemsee befliegen werden konnten. So konnten sich die Piloten viele, teils stundenlange Streckenflüge, ins Flugbuch schreiben. Höhepunkt des Ausflugs war für einige Mitglieder ein Sonnenaufgangsfiegen. Mit Reinhold Speidel ging es nachts um 3 Uhr zuerst per VW-Bus über abenteuerlich steile Waldwege zu einer Alm hinauf. Von dort mussten dann zu Fuß nochmals 300 Höhenmeter bis zum Startplatz auf die Ramboldplatte bewältigt werden. Im morgendlichen Dämmerlicht machten sich alle Mitglieder startbereit, um dann pünktlich in den Sonnenaufgang zu fliegen. Belohnt wurden die Früh-aufsteher mit einem herrlichen Flug in die aufgehende Sonne.  
Reinhold Speidel

### DFC-Südschwarzwald

#### Kandel-Vereinsmeisterschaft

Im Sommer 2009 fand die erste offizielle Vereinsmeisterschaft des DFC-Südschwarzwald am Kandel statt. Nach dem Wetterbriefing wurde die Tagesaufgabe festgelegt, freie Strecke, da der zu erwartende Westwind geschlossene Aufgaben nicht zuzulassen schien. Trotz tiefer Basis unter 2.000 m und mäßiger Thermik wurden Strecken von bis zu 60 km geflogen. Wie erwartet spannend verlief der Wettbewerb bei den Drachenfliegern. Knapp mit nur wenigen Metern Vorsprung gewann der Deutsche Meister von 2007 und Deutsche Vizemeister 2009 Klaus-Peter Wilming (Aeros Combat 13L / 95,41 Punkte) vor dem Deutschen Meister 2008 Roland Wöhrle (Moyes Litespeed 4RS / 95,39 Punkte). Dritter wurde Thomas Kuhlmann (Bautek Spice / 19,46 Punkte). In der extra gewerteten Klasse der Gleitschirmflieger gewann das Nachwuchstalent des Vereins, Christoph Bessei (Nova Factor / 58,05 Punkte), vor Holger Gebert (Skywalk Poison 2 / 56,87 Punkte) und Reinhard Heizmann (Swing Astral 5 / 55,02 Punkte). Bei einem gemütlichen Grillfest am Sonntag am Fuße des Kandels wurden die Sieger mit Preisen, gestiftet von der Volksbank Breisgau Nord eG, geehrt.  
Klaus-Dieter Sauer



1. Kandel-Cup Sieger Klaus-Peter Wilming (Drachen) und Christoph Bessei (Gleitschirm)

### DGC Siebengebirge

#### Fliegerfest an der Mosel – So schön wie diesmal war's noch nie!



Am 22. und 23. August war das traditionelle Fliegerfest der Clubs DGC Siebengebirge und Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn in Lasselerg an der Mosel. Tolles Wetter sorgte für gute Stimmung, auch wenn am Sonntag der stramme und böige Ostwind die Flugambitionen stark eindämmte. Immerhin

konnte am Samstag bei sehr schwachem Wind viel geflogen werden. Trotz NW-Wind wurde da sogar nicht nur an den zwei Winden, sondern auch am Hang gestartet (SO), um über der Mosel in der Thermik aufzudrehen. Die Wolken zogen gut. Wie erfolgreich Lasselerg mittlerweile ist, zeigt sich auch am wachsenden Zuspruch der Hersteller. Dieses Jahr sah es rund um den Startplatz fast schon aus wie auf einer kleiner Gleitschirmmesse. Schirme von Advance, Airwave, Gradient, Niviuk, Swing, Paratech, Skywalk, Team5, Sol und Ozone waren an den Ständen zum Probefliegen zu bekommen. In der Bilanz zeigt sich einmal mehr: Lasselerg ist ein tolles Fest, dessen besondere Qualität und Attraktion letztendlich weniger im Fliegen als im großen Treffen der Piloten (samt großer Campingrunde und Grillabend) liegt. Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet: [www.dgc-siebengebirge.de](http://www.dgc-siebengebirge.de). Unter der Nummer 0228 18 41 51 14 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs veröffentlicht.  
Hartmut Schlegel

#### 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmflieger

#### Dem Traum vom Fliegen etwas näher...

Wie in jedem Schuljahr führte die 3. Grundschule in Lübbenau wieder ein Schulprojekt durch. In diesem Jahr galt alle Aufmerksamkeit dem Traum vom Fliegen. Die Arbeit in gemischten Projektgruppen stimmte uns auf den Höhepunkt – den Besuch eines Flugplatzes – ein. Im Mai 2009 war es soweit. Das Ziel der Schüler der 4. Klassen sollte der Flugplatz in Drewitz sein. Der Leiter des Flugplatzes begrüßte uns freundlich und erklärte uns, welche Stationen für uns vorbereitet waren. Wir hatten die Möglichkeit den Tower, die Flugplatzfeuerwehr und das Museum als Bestandteile des Flugplatzgeländes kennen zu lernen. An zwei weiteren Stationen wurden uns der Gleitschirm und verschiedene Kleinflugzeuge erklärt. Einen Gleitschirm aus der Nähe zu betrachten und auch einmal zu erleben, wie es sich anfühlt, wenn man in den Gurten hängt, brachte uns auf viele Fragen, die ausführlich beantwortet wurden. Als wir gegen Mittag wieder die Heimreise antraten, waren sich alle einig: Es war ein eindrucksvoller Tag, den niemand so schnell vergessen wird. Wir sagen hiermit nochmals allen Helfern „Herzlichen Dank“, die zum Gelingen des Tages beitrugen, besonders dem Team des Flugplatzes Drewitz und Herrn Wießner vom 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerverein.  
Karsten Wießner

**FLY...  
...YOUR WAY**

**2J.-CHECK  
149,- EURO  
INHL. VERSAND**

**BASIC TRAINING  
PERFORMANCE CAMPS  
SAFETY CAMPS  
MOTOR CAMPS  
HOLIDAY CAMPS  
XXL PARA-SHOP**

[www.BLUE SKY .at](http://www.BLUE SKY.at)  
A - 9920 Sillian 83 • Tel. +43 4842 5176

**DIE ALPENPROFIS  
AUF DER SONNENSEITE DER ALPEN**

**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 0176-78191349  
Gleitschirmservice@online.de

[www.gleitschirmservice-roth.de](http://www.gleitschirmservice-roth.de)

**Zuviel Wind zum Fliegen ?  
Sport und Spaß im Wind  
[www.mywind.de](http://www.mywind.de)  
Tel.: 05130 925900**

**STARTKLAR?!**

**Ausbildung:**  
• Gleitschirm  
• Motorschirm

**Gleitschirmreisen  
Windenschlepp  
Rundflüge  
Fliegershop**

Ausbildungscenter Korbach  
Rammelsweg 43  
34497 Korbach

Tel. 05631 / 91 99 97 5  
[www.motorflugcenter.de](http://www.motorflugcenter.de)

**Gleitschirm-Reisen**  
Brasilien, Mexiko, Italien, Slowenien  
**mit Oliver Rössel**  
(mehrmaliger dt. Meister)

[www.oliver-roessel.de](http://www.oliver-roessel.de)  
tel +49 221 99202801

**GEBRAUCHTMARKT,  
INZAHLUNGNAHME,  
SHOP&SERVICE.  
FLIEGERCAMPS &  
SICHERHEITSTRAININGS.**

INFORMATIONEN UNTER:  
+49 (0) 8641 - 7575  
[office@ppc-chiemsee.de](mailto:office@ppc-chiemsee.de)  
[www.einfachfliegen.de](http://www.einfachfliegen.de)

**PARAGLIDING  
PERFORMANCE  
CENTER CHIEMSEE**  
SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE  
HAUPTSTRASSE 53  
D-83246 UNTERWÖSSEN

**FÖHNFISCH**  
[www.foehnfisch.spreadshirt.net](http://www.foehnfisch.spreadshirt.net)

**Shirts für Gleitschirmpiloten**

**www.kontest.eu**  
GLEITSCHIRMSERVICE

**DHV  
anerkannt!**

**- 2 Jahres Checks  
+ Reparaturen  
aller Fabrikate  
- Retter packen  
- Faire Preise**

Gut Grauhof 1  
38644 Goslar  
[info@kontest.eu](mailto:info@kontest.eu)  
Tel: 05321-3175239

bodenlos München

## 200 bodenlose Flieger



Der Münchner Gleitschirmverein bodenlos begrüßte kürzlich Wolfgang Fries als 200. Mitglied. "Zusammen fliegen macht einfach mehr Spaß", meint Wolfgang Fries, "und wenn wir zusammen auf Strecke gehen, ist sowohl das Fliegen als auch die Rückkehr für alle erheblich einfacher." Bodenlos, der Münchner Gleitschirmverein ohne eigenes Gelände, wurde 1995 gegründet. Zunächst entwickelte sich die Mitgliederzahl langsam, aber seit 2004 verzeichnet der Verein einen Zuwachs von 86 auf 200 Mitglieder.

Vor allem junge, aktive Piloten sind es, die den Verein ausmachen. 2008 haben 57 Vereinspiloten im DHV-XC und in der Vereinswertung Flüge eingereicht. Der Anteil der aktiv fliegenden Frauen ist bei den bodenlosen ungewöhnlich hoch. Mit 14 Pilotinnen, die ihre Flüge eingereicht haben, liegt die Quote damit fast bei 25%. Am Funcup, den die bodenlosen gemeinsam mit den Kocheiler Gleitschirmfreunden und den Münchner Thermikgeiern veranstalteten, nahmen 80 Piloten teil. Die bodenlosen sind unter [www.bodenlos.de](http://www.bodenlos.de) im Internet und bieten dort ein Flieger- und Freizeitforum, das von allen aktiv genutzt wird, um Kontakte herzustellen, sich zu treffen, zu diskutieren und zu informieren.  
Markus Hautb



Hammelburger Drachenfliegerclub

## Drachentandemwochenende

"Bereits zum zweiten Mal hat der Drachenfliegerclub Hammelburg am Flugplatz Lager Hammelburg ein Drachentandemflugwochenende durchgeführt. Das Konzept ist denkbar einfach: An zwei Tagen die erforderlichen Tandempiloten und Tandemdrachen incl. UL-Schleppmaschine bereitstellen, mit einem Zeitungsartikel auf die Möglichkeit des Drachentandemflugs hinweisen und abwarten was passiert...Dabei sollte der Organisationsaufwand so gering wie möglich bleiben und es wurde kein großes Fest organisiert, sondern eine einfache Bewirtung (Steaks und Würste) über den ansässigen Segelfliegerverein organisiert.

Die Reaktion war erstaunlich! Viele aus den umliegenden Gemeinden nutzten die Gelegenheit Auch viele, die das "schon immer mal machen wollten, aber noch nicht die Gelegenheit hatten". Die Presse verfolgte das Geschehen interessiert und steht unserem Sport positiv gegenüber. Bisher können wir das Resümee ziehen, dass das Drachenfliegen in der Region wieder präsenter geworden ist und bei vielen Interesse geweckt worden ist. Es war toll zu sehen, wie die Passagiere mit glänzenden Augen nach der Landung von dem Flug schwärmten! Auch einige Gleitschirmflieger nutzten die Gelegenheit, endlich mal selbst zu erfahren, wie denn nun das Drachenfliegen so ist. Bei den Gleitis war natürlich der Atos VX hoch im Kurs.

Wir versuchen jetzt, dieses Interesse zusammen mit der Flugschule Wasserkuppe in die konkrete Ausbildung überzuleiten. Weiterhin hat es auch innerhalb unseres Vereins wieder mehr "Schwung" erzeugt, so dass wir jedem Drachenflugverein nur empfehlen können, mal etwas ähnliches zu wagen!

Möglich geworden ist die Aktion durch die Zusammenarbeit mit dem Drachenfliegerverein Spaichingen und dem Drachenfliegerverein Bössingen, bei welchen jeweils ein Tandemdrachen (BiCo und Atos VX) vorhanden sind und erfahrene Tandempiloten (Bernd Weist und Rafael Burri) uns gerne unterstützten. Weiterhin waren einige Vereinsmitglieder tatkräftig dabei, unseren Tandempiloten maximalen Service angedeihen zu lassen. Der DFC Hammelburg dankt allen Mitwirkenden, insbesondere den Tandempiloten Bernd Weist und Rafael Burri, sowie der Flugsportgruppe Hammelburg für die tolle Unterstützung! Mittlerweile ist auch beim DFC Hammelburg ein Tandemdrachen vorhanden, der ab 2010 seinen Dienst aufnehmen wird und dann in Hammelburg bzw. Bad Kissingen regelmäßig Drachentandemflüge per UL-Schlepp möglich sind."

Sebastian Binsteiner

Silent Wings Gleitschirmclub

## Erster „Groundhandelfuncup“

Der junge und aktive Verein Silent Wings hat die Zeichen der Zeit erkannt: Neben Strecken- und Acrofliegen ist „Groundhandling“ die dritte ernstzunehmende Wettbewerbsart. Um auch diesem Trend gerecht zu werden, fand der erste „Groundhandelfuncup“ der Vereinsgeschichte statt. Nach dem Aufwärmen, bei dem alle schon ordentlich ins Schwitzen kamen, ging es gleich mit der ersten Disziplin „Bodenschlacht“ los. Hier mussten die Wettkämpfer im Ausscheidungssystem den Schirm des Gegners nur durch Schirm-, aber ohne Pilotenkontakt zu Boden bringen. Beim „Massenstart“ starteten alle Teilnehmer gleichzeitig am Fuße des Hügels, mussten den Schirm auf das Plateau „handeln“, dort eine Wendeboje umrunden und dann wieder entweder durch Fliegen oder durch Laufen mit aufgezogener Schirm die Start-/Ziellinie überqueren. Das „Duell“ war ebenfalls eine große Herausforderung: Zwei Starter standen sich jeweils 100 m gegenüber, mussten den Schirm aufziehen, damit den Startplatz des Gegners umrunden und wieder auf die Ausgangsposition zurückkehren. Abschließend kam noch die Königsdisziplin „Geländeparcours“, welche den Piloten nochmals volle Konzentration und Schirmbeherrschung abverlangte. Hier musste eine vorgegebene Strecke im Gelände in möglichst kurzer Zeit bewältigt werden. Die besten „Groundhandler“ des Vereins waren Jacky Westermaier (1. Platz), Kirsten Preis (2. Platz) und Fredl Gutsmidl (3. Platz). Sie konnten sich über tolle Sachpreise, nämlich ein Helmvario, einen Windmesser sowie einen Icaro-Helm, gestiftet von Johannes Meißner (Flugschule Ostbayern), freuen.



Die strahlenden Sieger des ersten Groundhandelfuncups: Jacky Westermaier, Kirsten Preis, Fredl Gutsmidl (v.l.n.r.)

## Schnuppertag bringt Kindern das Fliegen näher

Und da standen sie nun vor uns: Ein Dutzend erwartungsvolle 10 – 15-jährige Kinder, die sich zum Ferienprogramm der Stadt Burghausen angemeldet hatten. Nach kurzer Begrüßung und Vorstellung der anwesenden Vereinsmitglieder war das Eis schnell gebrochen. Vor dem Praxisteil wurde etwas ausführlicher das Gleitschirm-Equipment erklärt. Dann waren die Kinder selbst gefragt: Gurtzeug anziehen, einhängen, Helm aufsetzen und Schirm aufziehen. Das sah bei dem einen oder anderen nach kurzer Zeit schon richtig gekonnt aus. So mancher war auch in der Lage, unter Mithilfe der Aktiven, kurzzeitig den Boden zu verlassen und ein paar Meter in der Luft zu schweben. Die Kinder waren so begeistert, dass sie trotz der Anstrengung keine Anzeichen von Müdigkeit erkennen ließen. Die vereinsinterne "Manöverkritik" zur ersten Veranstaltung dieser Art war so positiv, dass sich die Piloten von Silent Wings im Jahr 2010 wohl wieder dem fliegerischen Nachwuchs widmen werden. Infos unter [www.silent-wings.eu](http://www.silent-wings.eu).  
Birgit Schwab



# FLY... ...YOUR WAY

**2J.-CHECK  
149,- EURO  
INHL. VERSAND**

**XXL PARA-SHOP  
TOP INZAHLUNGNAHME**

[www.BLUE SKY .at](http://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



Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg

## Training für Drachen

In unserem Club hat sich in den letzten Jahren aus einer anfänglich (2004, 2005) großen Zahl am Streckenflug Interessierter eine kleine Gruppe von „Streckenjägern“ herausgebildet. Während diese Piloten regelmäßig an Wettkämpfen teilnehmen und ihre persönlichen Tagesrekorde immer weiter in Richtung 200 bzw. 300 km verschieben, hat der Rest den Anschluss verloren – aus welchen Gründen immer.

Von der Flugschule Hochries-Samerberg, aber auch von anderen Flugschulen kommen jedes Jahr eine Reihe von A-Schein-Piloten zu uns, die allein schon rechtlich gesehen weit davon entfernt sind, auf Strecke zu gehen. Um diese Lücke zu schließen, bieten wir seit Mitte Mai diesen Jahres ein kostenloses Fliegertraining für alle interessierten Drachenflieger an (auch für Nicht-Clubmitglieder). Trainingpunkte sind: Start am Berg/an der Winde/hinter dem UL, Landen in bekanntem/unbekanntem Gelände, Umgang mit Vario/GPS/Geschwindigkeitsmesser, Thermikfinden/Thermikfliegen, Wettereinschätzung und Routenplanung, OLC Einstieg und Nutzung der OLC Daten, Groundhandling mit dem Drachen. Ziel des Fliegertrainings ist es, die in der Flugschule erlernten Grundkenntnisse des Drachenfliegens praktisch umzusetzen und zu erweitern. Die Piloten lernen, mit ihrem Gerät sicher umzugehen und bekommen einen Einstieg ins Streckenfliegen („XC“). Das Training findet während der Flugsaison (Mai bis Oktober) regelmäßig jeden Sonntag statt (in Ausnahmefällen, d.h. wetterbedingt - auch samstags) und beginnt jeweils um 10 Uhr an der Flugschule Hochries, Hochriesstr. 80b, 83122 Samerberg, Tel. +49 (0)8032 8971. Anfragen an [fliegertraining@dfc-hochries.de](mailto:fliegertraining@dfc-hochries.de) oder Tel.: +49 (0) 152 018 618 11.  
Dieter Kattenbeck

click and fly : [www.jenair.de](http://www.jenair.de)

**JEN AIR**  
Paragliding

Gleitschirmkurse  
Vereinschulung  
Fliegershop  
online-Versand

## DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN

Auto-Kirchner  
Meininger Straße 19  
D-98631 Römhild

Telefon: (036948) 83 00  
Telefax: (036948) 83 02  
E-Mail: [autokirchner@gmx.de](mailto:autokirchner@gmx.de)

[www.drachen-gleitschirmwinden.de](http://www.drachen-gleitschirmwinden.de)



1. ODC

## Melibokusgipfelfest

Am 29. August 2009 war der 1. ODC auf dem Melibokusgipfel mit einem Informationsstand präsent. Für die interessierten Besucher lagen die neuesten DHV-Infos zum Schmöckern aus. Aufkleber und Faltblätter zum Drachen- und Gleitschirmfliegen hatte der DHV zur Verfügung gestellt. Viele Besucher nutzten die Gelegenheit, sich von den anwesenden Piloten an der Rampe und am Info-Zelt aus erster Hand zu informieren. Trotz leichtem Südwestwind starteten die Drachen in lockerer Reihe und zogen gemeinsam mit den Segelfliegern über dem Melibokus ihre Kreise. Auch vom Turm war die Aussicht hervorragend. Taunus, Donnersberg, Pfälzer Wald und die südliche Bergstraße sowie im fernen Dunst der Schwarzwald belohnten für den Aufstieg. Der rote Fliegerbus fuhr alle zwei Stunden die Piloten auf den Berg. Jürgen Demler war zusätzlich öffentlichkeitswirksam tätig und lud die etwas älteren Semester unterwegs immer wieder zu einer kostenlosen Gipfelfahrt auf den freien Plätzen ein. Eine rundum gelungene Veranstaltung im Rahmen des Gipfelfestes, um unseren Sport zu präsentieren. Wolfgang Sehm



Drachenfliegerverein Pfullingen

## BWLV-Jugend-Airgames

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband BWLV veranstaltet für den fliegerischen Nachwuchs aus allen Luftsportarten alle 2 Jahre die Airgames. Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit in andere Flugsportarten „reinzuschnuppern“. Die Aktion ist nicht nur zur Motivation und als Anreiz für die Jugendlichen gedacht, sondern soll auch das Wissen über die anderen Flugsportarten vertiefen. In diesem Jahr fand die Veranstaltung auf dem Segelfluggelände Übersberg bei Pfullingen statt. Der Drachenfliegerverein Pfullingen hat das Drachen- und Gleitschirmfliegen präsentiert. Gemeinsam mit den jugendlichen Teilnehmern der Airgames wurden die Drachen und die Winde aufgebaut und dabei die Konstruktion und die Besonderheiten ausführlich erklärt. Bei guten Bedingungen konnten zahlreiche Starts mit Drachen und Gleitschirm durchgeführt werden. Bei den nächsten Airgames sollen zusätzlich Passagierflüge im Drachen oder mit dem Gleitschirm für die Jugendlichen angeboten werden. Der Drachenfliegerverein Pfullingen selbst hat hierzu keine Möglichkeit. Trotzdem sind sich die Pfullinger Drachenflieger sicher, dass geeignete Piloten gefunden werden. Jugendarbeit sichert unsere Zukunft! Infos unter [www.dfvfullingen.de](http://www.dfvfullingen.de) und [www.bwlv-airgames.de](http://www.bwlv-airgames.de).

Rainer Riehle

### Jugendförderung

## Anfängergeräte gesucht

Vom 25.07. bis zum 02.08.2009 fand im DHV-anerkannten Schleppzentrum Nord, im mecklenburgischen Neustadt-Glewe, zum zweiten Mal der norddeutsche Jugendevent an der Winde statt. Organisiert und durchgeführt wurde die erfolgreiche Veranstaltung von den Hamburger Drachen- und Gleitschirmfliegern. Der HG-Vereinsfluglehrer Axel Eckardt, der auch 1. Vorsitzender des Vereins ist, lud dazu alle interessierten jungen Leute ein. Es haben sich zehn Jugendliche im Alter von 15 bis 27 Jahren ihren Wunsch vom Fliegen bei diesem Event erfüllen können. Acht junge Drachen- und zwei Gleitschirmflieger erlernten, bzw. vertieften dort ihr fliegerisches Können. Zwei Nachwuchspiloten übten sich im Thermikfliegen und Nick absolvierte schon seinen ersten Gleitschirmstreckenflug von 20 Kilometern. Insgesamt wurden 209 Windenschlepps unfallfrei durchgeführt; 59 Schlepps davon alleine von Axel in der Flugschülerausbildung mit dem Doppelsitzerdrachen. Danke an dieser Stelle an Axel und an seine Helfer, die durch ihr großes ehrenamtliches Engagement die Fliegernachwuchsförderung im Norden so aktiv unterstützt

haben. Für drei unserer Jugendlichen (alle noch Schüler): Suzana (17), Till (15) und Hans (17), die natürlich noch kein eigenes Einkommen haben und die gerne unseren schönen Flugsport weiter durchführen möchten, fehlen nun noch zum endgültigen Fliegerglück die passenden Drachenausrüstungen. Vielleicht könnt ihr den jungen Leuten ja helfen? Da es sicher etliche Drachenflieger gibt, in deren Garagen und Kellern diverse Anfängergeräte und Gurtzeuge schlummern, ergeht daher meine Bitte als Regionalbeirat NORD an Euch: Meldet euch bitte bei mir, wenn Ihr eure intakte Anfängerausrüstung unserer norddeutschen Jugendförderung als Spende zur Verfügung stellen wollt. Ich übernehme persönlich die Vermittlung zwischen den Ausrüstungspendern und dem bedürftigen Fliegernachwuchs, der sich dazu verpflichtet hat, die Ausrüstung nicht weiter zu veräußern, sondern wieder zu spenden, wenn der weitere Bedarf an der Ausrüstung nicht mehr besteht. Gesucht werden Anfängerdrachen wie: Uno, Mars 150-170, Club 15, Impuls 15-17... und einfache Gurtzeuge, wie Prieler Spaghetti, Dimensiolo Volo, Cumulus o.ä. und möglichst auch ein oder zwei Rettungsgeräte. Kontakt: Frank Dettmer, Regionalbeirat NORD, Handy: 0172 413 50 98 oder E-Mail: [frank\\_dettmer@web.de](mailto:frank_dettmer@web.de)

## Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau

### Runter kommen sie manchmal auch nicht

Im Juli führte der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand gemeinsam mit der Bergwacht Aschau-Sachrang eine Informationsveranstaltung und Rettungsübung zum Thema „Baumbergung“ durch. Zum Glück passieren Baumlandungen von Gleitschirmfliegern recht selten, aber wenn, sollte der Pilot wissen, wie er sich zu verhalten hat. Unter der Leitung von Sebastian Weidenthaler und Max Pfaffinger erfuhren die Aschauer Flieger das Wichtigste zur Selbstsicherung, Benachrichtigung der Rettungskräfte, Ausrüstung sowie Rettungstechniken. Die Veranstaltung fand in Aschau auf dem Gelände der Flugschule Chiemsee statt und wurde mit einer praktischen Übung ergänzt. Finanziell wurde sie vom DHV unterstützt.



Die Mitglieder des DGFC AK bedankten sich bei ihren Kollegen von der Bergwacht für die ehrenamtliche Durchführung der Veranstaltung spontan mit einer kleinen Spendensammlung, die immerhin 140 Euro einbrachte. Sebastian Weidenthaler, selbst Gleitschirmpilot, dazu: „Das kam sehr überraschend und hat uns sehr gefreut. Wir werden das Geld zum Kauf eines speziellen Baumbergesitzgurtes verwenden. Hoffentlich brauchen wir diesen möglichst selten.“ Weitere Informationen über den Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand gibt es unter [www.drachen-gleitschirmflieger-club-aschau-kampenwand.de](http://www.drachen-gleitschirmflieger-club-aschau-kampenwand.de)

Till Gottbrath

## Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

### Chiemgauer Flugspaß

Ende Juli führte der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand (DGFC AK) seine Vereinsmeisterschaften durch. Bei normalen Gleitschirmwettbewerben wird meist eine über mehrere Wendepunkte führende Strecke vorgegeben, die es dann in möglichst kurzer Zeit zu fliegen gilt. Dieser Modus begünstigt Piloten mit Hochleistungen, weniger erfahrene Piloten mit gutmütigeren Schirmen sind benachteiligt. Da den Aschauer Fliegern der Spaß für alle wichtig ist, ersannen sie einen eigenen Modus für ihre Clubmeisterschaft: Es gab auch Wertungspunkte für eine möglichst lange Flugzeit und jeder Pilot durfte selbst entscheiden, welche Wendepunkte er anflieg. Bei den Damen setzte sich Andrea Dorsch überlegen durch und belegte in der Gesamtwertung Platz 5, noch vor den meisten Männern. Bei den Herren reichte es für Christian Nickl zu einem knappen Sieg vor Till Gottbrath. Bei der Siegerehrung kamen alle Teilnehmer in den Genuss eines Preises (gestiftet von der Flugschule Chiemsee) und danach wurde gefeiert. Infos unter [www.drachen-gleitschirmflieger-club-aschau-kampenwand.de](http://www.drachen-gleitschirmflieger-club-aschau-kampenwand.de)



SauerlandAir

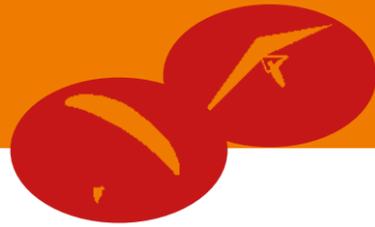
## Drachen- und Gleitschirmflieger im Sauerland ermitteln die besten Piloten

Nach mehr als 200 Flügen an den Vereinsgeländen von SauerlandAir konnten der Vorsitzende Burkhard Schulte und der Sportwart Markus Hanses in luftiger Höhe von Heinrichsdorf die Sieger vorstellen und ehren. Manfred Demmer aus Vöhl flog von Andreasberg (Fort Fun) mit seinem Gleitschirm bis nach Welleringhausen nahe Korbach und bekam den diesjährigen Streckenflug-Pokal vor Reinhard Vollmert aus Grassau/Chiemsee, der etwas früher bei Willingen/Usseln landete. Sieger bei den Drachenfliegern wurde wie im Vorjahr Ingo Hanfland aus Olsberg-Assinghausen vor Bernhard Linn aus Düsseldorf. Beim FunCup, wo genaue Zeit und genaues Landen in die Wertung kam, siegte der frühere Sportwart des Vereins Thomas Schweers aus Mülheim vor Klaus Hofmann aus Hövelhof. Knapp dahinter und gleichzeitig Beste der Damenwertung ist Heidi Fohrmann aus Oberhausen. Alle Ergebnisse mit vielen tollen Bildern und Infos über diesen faszinierenden Sport finden Interessierte auf den neuen Homepage-Seiten [SauerlandAir.de](http://SauerlandAir.de). Burkhard Schulte

**Parafly**

Schönes Appartement mit Pool für 2-6 Personen wochenweise direkt am Landeplatz Roquebrune/Monaco ab Euro 580,- zu vermieten.

Tel: 0043 664 445 32 33  
[moni@parafly.at](mailto:moni@parafly.at)  
[www.parafly-stubai.at](http://www.parafly-stubai.at)



# DAS FINALE

Über 49.000 Flüge wurden im DHV-XC 2009 eingereicht.  
Die Online-Streckenflugmeisterschaft des DHV wird immer beliebter.

TEXT RICHARD BRANDL

Die Saison 2009 ist mit dem 15. September beendet. Die Saison 2010 hat mit einem Teil der Wertungen schon wieder am 16. September 2009 begonnen.

2.800 Gleitschirm- und Drachenpiloten haben 49.000 Flüge eingereicht (2007 waren es etwa 17.000 und 2008 etwa 34.000 Flüge), die 50.000er-Grenze knacken wir sicher nächstes Jahr. In der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, in der online nur deutsche Piloten und Piloten mit Hauptwohnsitz in Deutschland mitmachen können, flogen 2.545 DHV-Mitglieder um gute Platzierungen und um den Titel „Deutscher Meister“. 73 Vereine bei den Drachenfliegern und 157 Vereine bei den Gleitschirmfliegern nahmen an der Vereinswertung und an der Bundesliga teil. Die einzelnen Ergebnislisten zu den mittlerweile 19 Wertungen findet ihr in diesem Heft. Es geht in diesen Wertungslisten natürlich nicht nur um die vorderen Plätze (nur die können wir aus Platzgründen hier im Info veröffentlichen), sondern genauso wichtig auch um Platzierungen, die drei- oder vierstellige Zahlen vorne dran haben. Ob das jetzt der weiteste Flug von einem 100m-Hügel ist oder ob es um die besten Punkte innerhalb einer Clique geht, im DHV-XC setzt sich das fort, was gerade den besonderen Reiz unseres Sports ausmacht. Jeder kann für sich persönlich das finden, was ihm an der Fliegerei das wichtigste ist (ob das jetzt oft, lang oder weit, allein oder in der Gruppe, mit oder ohne sportlichem Ergeiz fliegen bedeutet). Wir gratulieren allen Siegern recht

herzlich, sowohl denen auf den vordersten Plätzen als auch denen, die in ihren persönlichen Wettbewerben ihre selbst gesteckten Ziele erreicht haben.

## Technische Neuerungen

Auch heuer konnten wieder viele technische Neuerungen umgesetzt werden, die zum Teil auf die Anregungen der Teilnehmer zurück gehen. Mitte der Saison wurde der Fun Cup für Gleitschirme begonnen, in dem nur Schirme der Klassifizierung LTF 1 in einer Airtime- und einer Distance-Wertung gelistet werden. Eine Thermik-Datenbank zeigt die Thermikquellen, die am häufigsten genutzt werden (ausgewertet aus über 60.000 Flügen), eine genauere Berechnung der Wertungs-Punkte im DHV-XC macht das manuelle Optimieren über MaxPunkte mittlerweile unnötig. Fotos und Kommentare können direkt über die Fluglisten betrachtet werden, ohne dass die Flugdetailseiten geöffnet werden müssen, in den Wertungslisten braucht man nur mit dem Mauszeiger auf den Pilotennamen oder die Punktzahl eines Fluges gehen und man sieht sofort Einzelheiten zum Piloten und zum Flug. Dreiundzwanzig Vereine nutzen die DHV-XC-Plattform mittlerweile zur Ausrichtung ihrer Vereins- oder Gebietsmeisterschaften, die bekannten Fluggebiete werden außerdem in der Kartendarstellung auf der Detailseite der Flüge angezeigt.

In den einzelnen DHV-Infos gibt es immer Artikel, die Wissenswertes und Interessantes

zum DHV-XC beinhalten. Im Heft 155 und 156 findet ihr die Fluggebiete der Profis beschrieben, in Heft 157 wird die Nutzung von Google Earth im DHV-XC genau erklärt, in Heft 158 könnt ihr die Zwischenwertung der Saison 2009 finden und in Ausgabe 159 wird der Fun Cup und die Anmeldung im DHV-XC beschrieben.

Dieses Mal wollen wir in diesem und dem nächsten Info nicht (nur) die Sieger und Bestplatzierten zu Wort kommen lassen, sondern auch die Piloten, die einfach in der Saison 2009 beim Streckenfliegen etwas besonders erlebt haben. Das ist auch durchaus als Aufforderung zu verstehen, uns Artikel und Bilder zu schicken.

Auch für die kommende Saison 2010 sind wieder einige technische Neuerungen, organisatorische Verbesserungen und Ergänzungen geplant. Diese Änderungen werden noch in den verschiedenen Gremien diskutiert. Die Umsetzung passiert spätestens bis zum 31. Dezember 2009 und wird dann in den Ausschreibungen entsprechend veröffentlicht.

Wir freuen uns auf den Sportlertag am 15. November 2009 in 83122 Samerberg an der Hochries (einen Tag nach der DHV-Jahreshauptversammlung) und laden euch alle recht herzlich ein, mit uns zusammen die Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft zu feiern und viele interessante Vorträge zum Thema Streckenfliegen zu erleben.

Vielen Dank für eure Teilnahme 2009 und bis bald in der Saison 2010

Euer DHV-XC Team



FOTO REGINA GLAS

Auf der DHV-XC-Seite der DHV-Website  
findet ihr alle aktuellen Ausschreibungen und nützliche Links  
Von der DHV-XC-Seite aus geht es auch zu einer extra Seite für den Fun Cup

[www.xc.dhv.de](http://www.xc.dhv.de)  
[auswerter@xc.dhv.de](mailto:auswerter@xc.dhv.de)  
[admin@xc.dhv.de](mailto:admin@xc.dhv.de)



<http://leonardo.thenet.gr>



[www.thermikwolke.de](http://www.thermikwolke.de)



[www.gps24.de](http://www.gps24.de)



[www.hanwag.de](http://www.hanwag.de)



[www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)



[www.brauniger.com](http://www.brauniger.com)



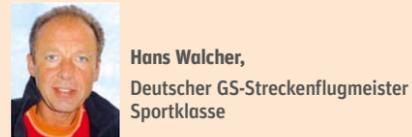
[www.avena-uhren.de](http://www.avena-uhren.de)



[www.gleitsegelwetter.info](http://www.gleitsegelwetter.info)



Vorläufiger Endstand 15. September 2009 (DHV-XC 2.783 Teilnehmer, 49.316 Flüge)



**Hans Walcher,**  
Deutscher GS-Streckenflugmeister  
Sportklasse

GS Sportklasse - 1.504 Teilnehmer

| Platz | Pilot           | Gerät              | Gesamtpunkte |
|-------|-----------------|--------------------|--------------|
| 1     | Hans Walcher    | Skywalk Cayenne 3  | 1.056,37     |
| 2     | Torsten Hahne   | Skywalk Cayenne 3S | 1.006,27     |
| 3     | Jörg Zitzmann   | Skywalk Cayenne 3  | 968,57       |
| 4     | Uli Straßer     | Icaro Maverick     | 877,82       |
| 5     | Eberhard Linckh | Swing Astral 5     | 872,89       |
| 6     | Stefan Glosauer | UP Summit XC       | 871,30       |
| 7     | Werner Schütz   | Icaro Maverick     | 765,25       |
| 8     | Jürgen Teuchert | Nova Mentor        | 757,02       |
| 9     | Joachim Blum    | Skywalk Cayenne 3  | 726,50       |
| 10    | Achim Warbruck  | Skywalk Cayenne 3  | 724,59       |



**Daniel Tyrkas**  
Deutscher GS-Streckenflugmeister  
Offene Klasse

GS Offene Klasse - 672 Teilnehmer

| Platz | Pilot            | Gerät             | Gesamtpunkte |
|-------|------------------|-------------------|--------------|
| 1     | Daniel Tyrkas    | Swing Stratus WRC | 1.082,08     |
| 2     | Uli Wiesmeier    | Gin Boomerang     | 1.074,21     |
| 3     | Christoph Kirsch | UP Edge           | 1.065,54     |
| 4     | Florian Bauer    | UP Edge           | 1.054,57     |
| 5     | Oliver Teubert   | Skywalk Cayenne 3 | 1.042,04     |
| 6     | Reiner Braun     | Skywalk Poison    | 1.007,37     |
| 7     | Robert Bernat    | Aircross Ultima 4 | 989,31       |
| 8     | Peter Rummel     | Gin Boomerang 5   | 973,03       |
| 9     | Wolfgang Melzer  | Axis Venus II M   | 890,79       |
| 10    | Hans Bausenwein  | Gin Boomerang     | 820,13       |



**Monika Mack**  
Deutsche GS-Streckenflugmeisterin  
Damen

GS Damen - 118 Teilnehmer

| Platz | Pilot               | Gerät              | Gesamtpunkte |
|-------|---------------------|--------------------|--------------|
| 1     | Monika Mack         | Swing Astral 5     | 630,66       |
| 2     | Renate Brümmer      | Gin Rebel Race     | 433,21       |
| 3     | Christine Miller    | Icaro Maverick     | 430,96       |
| 4     | Angela Dachs        | Swing Stratus 7 GS | 403,30       |
| 5     | Tanja Hepe          | Nova Ra            | 394,54       |
| 6     | Mirjam Hempel       | Nova Mentor XXS    | 369,22       |
| 7     | Ewa Korneluk-Guzy   | Sol torck          | 348,67       |
| 8     | Yvonne Dathe        | Nova Triton        | 333,85       |
| 9     | Babsi Lacrouts      | Gin Rebel S        | 331,48       |
| 10    | Petra Westerteicher | UP Summit XC       | 300,86       |



**Peter Achmüller**  
Deutscher HG-Streckenflugmeister  
Flexibel

HG Flexibel - 248 Teilnehmer

| Platz | Pilot            | Gerät                  | Gesamtpunkte |
|-------|------------------|------------------------|--------------|
| 1     | Peter Achmüller  | Moyes LSS 4,5          | 1.317,99     |
| 2     | Klaus P. Wilming | Aeros Combat L 13      | 1.274,39     |
| 3     | Markus Ebenfeld  | Icaro Z 9              | 1.207,76     |
| 4     | Michael Schmidt  | Icaro Z 8              | 1.151,60     |
| 5     | Hans Kiefinger   | Aeros Combat L         | 1.151,40     |
| 6     | Georg Schweier   | Aeros Combat L 13      | 1.071,08     |
| 7     | Bernd Otterpohl  | Aeros Combat L 13      | 1.068,68     |
| 8     | Roland Wöhrle    | Moyes LS4 RS           | 1.062,25     |
| 9     | Georg Weinzierl  | Icaro Laminar          | 1.059,82     |
| 10    | Gerd Dönhuber    | Moyes Litespeed RS 3,5 | 980,79       |



**Dieter Kamml**  
Deutscher HG-Streckenflugmeister  
Starrflügler

HG Starrflügler - 133 Teilnehmer

| Platz | Pilot            | Gerät                | Gesamtpunkte |
|-------|------------------|----------------------|--------------|
| 1     | Dieter Kamml     | A.I.R. Atos          | 1.230,57     |
| 2     | Reinhard Pöppel  | A.I.R. Atos Vr       | 1.213,90     |
| 3     | Dirk Ripkens     | A.I.R. Atos Vr       | 1.105,85     |
| 4     | Jochen Zeyher    | A.I.R. Atos Vr       | 1.064,46     |
| 5     | Frank Schmid     | A.I.R. Atos VQ       | 1.050,71     |
| 6     | Klaus Ilgenfritz | A.I.R. Atos Vr       | 1.046,16     |
| 7     | Günter Sept      | A.I.R. Atos Vr       | 1.041,11     |
| 8     | Fritz Lorenz     | A.I.R. Atos VR       | 972,62       |
| 9     | Herbert Heumann  | A.I.R. Atos Vr       | 945,85       |
| 10    | Marcus Andries   | Flight Design Axxess | 928,66       |



**Ute Hoffmann**  
Deutsche HG-Streckenflugmeisterin  
Damen

HG Damen - 16 Teilnehmer

| Platz | Pilot               | Gerät                | Gesamtpunkte |
|-------|---------------------|----------------------|--------------|
| 1     | Ute Hoffmann        | Aeros Combat L 13    | 748,78       |
| 2     | C. Schwiegershausen | Moyes Litespeed s3,5 | 699,94       |
| 3     | Nicola Demmeler     | Aeros Combat L 14    | 386,34       |
| 4     | Christine Aichner   | Aeros Combat L 12    | 353,64       |
| 5     | Bärbel Elsner       | Seedwings Spyder     | 280,61       |



**Karl Ruhland**  
Deutscher GS-Streckenflugmeister  
Tandem

GS Tandem - 132 Teilnehmer

| Platz | Pilot              | Gerät               | Gesamtpunkte |
|-------|--------------------|---------------------|--------------|
| 1     | Karl Ruhland       | Advance Bibeta 2    | 433,65       |
| 2     | Hartmut Anding     | Paratech PBI5       | 343,32       |
| 3     | Stefan Wiebel      | Ozone Magnum        | 311,43       |
| 4     | Jörg Maaß          | Swing Arcus Twin    | 290,50       |
| 5     | Friedrich Wuitz    | Icaro Twice         | 278,59       |
| 6     | Kai Hashagen       | Advance Bibeta 4 38 | 265,76       |
| 7     | Egbert von der Höh | Firebird Condor     | 257,12       |
| 8     | Rainer Trunk       | Parateck PBI 5      | 231,52       |
| 9     | Klaus Römer        | Independence ,Speed | 201,63       |
| 10    | Thomas Latzel      | Advance Bibeta 4    | 172,64       |

GS Fun Cup - Wertung Airtime 81 Teilnehmer

| Platz | Pilot               | Gerät              | Gesamtpunkte |
|-------|---------------------|--------------------|--------------|
| 1     | Christoph Bessei    | Nova Primax        | 81:37:23     |
| 2     | Max, Martin Conrad  | Paratech P II ML   | 80:40:03     |
| 3     | Harald Müller       | Skywalk Mescal 2 S | 63:35:58     |
| 4     | Stefan Lauth        | Advance Alpha 3    | 56:19:57     |
| 5     | Udo Schmid          | U Turn Bodyguard   | 26:42:13     |
| 6     | Daniele Saraco      | Niviuk NK 1        | 20:50:39     |
| 7     | Andrea Diefenbacher | Gin Bolero 3       | 20:50:03     |
| 8     | Armin Valazza       | U Turn Emotion S   | 20:07:42     |
| 9     | Peter Weil          | Skywalk Mescal     | 17:16:49     |
| 10    | Philipp Kies        | Gin Bolero Plus M  | 16:32:19     |

GS Fun Cup - Wertung Distance 81 Teilnehmer

| Platz | Pilot             | Gerät              | Gesamtpunkte |
|-------|-------------------|--------------------|--------------|
| 1     | Christoph Bessei  | Nova Primax        | 309,22       |
| 2     | Jürgen Voß        | Advance Alpha 4    | 258,53       |
| 3     | Peter Weil        | Skywalk Mescal     | 254,11       |
| 4     | Stefan Lauth      | Advance Alpha 3    | 249,85       |
| 5     | Dieter Neumann    | Team 5 Green       | 192,43       |
| 6     | Franz Grapke      | U Turn Emotion     | 163,42       |
| 7     | Marion Karczewski | Advance Alpha 3 24 | 154,19       |
| 8     | Rainer Bossler    | UP Ascent 2 M      | 128,30       |
| 9     | Udo Preuss        | Airwave Wave       | 118,07       |
| 10    | Markus Schindler  | Gradient Bright 3  | 109,86       |

GS Vereinswertung - 145 teilnehmende Vereine

| Platz | Verein   | Gesamtpunkte |
|-------|--|--------------|
| 1     | Drachen- u. Gleitschirmflieger Werdenfels                  | 2.868,85     |
| 2     | Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal         | 2.703,89     |
| 3     | Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin "Altes Lager" | 2.468,72     |
| 4     | Gleitschirmclub Inntal                                     | 2.289,21     |
| 5     | Lenggrieser Gleitschirmflieger                             | 2.256,70     |
| 6     | DGC Albatros Landshut                                      | 2.137,03     |
| 7     | GSC "Albatros" Bad Reichenhall                             | 2.130,33     |
| 8     | Flugfreunde Ulm / Donautal                                 | 2.116,90     |
| 9     | Gleitschirm- und HG e.V. Drei-Kaiser-Berge Waldstetten     | 2.016,40     |
| 10    | Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald                     | 1.952,21     |

HG Vereinswertung - 64 teilnehmende Vereine

| Platz | Verein  | Gesamtpunkte |
|-------|---|--------------|
| 1     | Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.                    | 3.257,20     |
| 2     | Drachenfliegerclub Südschwarzwald                     | 3.241,44     |
| 3     | Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal4 | 3.061,34     |
| 4     | Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg                 | 3.021,26     |
| 5     | Hesselberger Drachenflieger e.V.                      | 2.578,15     |
| 6     | Drachenflugverein mittag team e. V. Immenstadt        | 2.510,56     |
| 7     | Der Flieger Club Achantal e.V.                        | 2.390,83     |
| 8     | Ammergauer Drachenflieger e.V.                        | 2.205,09     |
| 9     | Delta-Club Wiehengebirge e.V.                         | 2.006,42     |
| 10    | Bergsträßler Drachenflieger                           | 1.843,53     |

GS Bundesliga - 157 teilnehmende Vereine

| Platz | Verein   | Gesamtpunkte |
|-------|--|--------------|
| 1     | Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V                 | 934,00       |
| 2     | Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.                          | 866,00       |
| 3     | Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.    | 846,00       |
| 4     | Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin "Altes Lager" | 800,00       |
| 5     | bodenlos e.V.  | 746,00       |
| 6     | GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.                        | 717,00       |
| 7     | DGC Albatros Landshut e.V.                                 | 697,00       |
| 8     | Gleitschirmclub Hochries-Samerberg                         | 656,00       |
| 9     | Drachenfliegerclub Südschwarzwald                          | 643,00       |
| 10    | 1. Parafly-Club Schwaben e.V.                              | 622,00       |

HG Bundesliga - 73 teilnehmende Vereine

| Platz | Verein  | Gesamtpunkte |
|-------|---|--------------|
| 1     | Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.                    | 779,00       |
| 2     | Drachenfliegerclub Südschwarzwald                     | 733,00       |
| 3     | Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg                 | 631,00       |
| 4     | Der Flieger Club Achantal e.V.                        | 607,00       |
| 5     | Jura Airlines Albatros e.V.                           | 562,00       |
| 6     | Hesselberger Drachenflieger e.V.                      | 541,00       |
| 7     | Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal4 | 527,00       |
| 8     | Elztalflieger e.V.                                    | 445,00       |
| 9     | Delta-Club Wiehengebirge e.V.                         | 383,00       |
| 10    | Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.            | 355,00       |

GS Deutschlandpokal - 1.527 Teilnehmer

| Platz | Pilot             | Gerät              | Gesamtpunkte |
|-------|-------------------|--------------------|--------------|
| 1     | Robert Bernat     | Aircross Ultima 4  | 1.475,18     |
| 2     | Auer Erwin        | Swing Stratus WRC  | 1.426,53     |
| 3     | Viktor Milzin     | Nova Triton 24     | 1.422,78     |
| 4     | Johann Breindl    | Gin Boomerang 5    | 1.270,20     |
| 5     | Ralf Kopp         | Gin Boomerang 5    | 1.163,50     |
| 6     | Rene Pauly        | Advance Omega 7    | 1.129,05     |
| 7     | Maik Reiss        | Gin Boomerang 5 08 | 1.064,06     |
| 8     | Markus Seidl      | UP Summit          | 1.062,68     |
| 9     | Sepp Gschwendtner | Skywalk Poison 2 S | 1.026,79     |
| 10    | Manfred Welp      | Gin Zoom           | 1.021,54     |

HG Deutschlandpokal - 221 Teilnehmer

| Platz | Pilot            | Gerät             | Gesamtpunkte |
|-------|------------------|-------------------|--------------|
| 1     | Michael Schmidt  | Icaro Z8          | 1.993,15     |
| 2     | Bernd Otterpohl  | Aeros Combat      | 1.839,59     |
| 3     | Norbert Zimmerer | A.I.R. Atos Vr    | 1.767,80     |
| 4     | Dirk Ripkens     | A.I.R. Atos Vr    | 1.730,90     |
| 5     | Jochen Zeyher    | A.I.R. Atos Vr    | 1.651,27     |
| 6     | Roland Wöhrle    | Moyes LS 4        | 1.600,44     |
| 7     | Georg Rauscher   | Moyes LitespeedRS | 41.541,01    |
| 8     | Herbert Heumann  | A.I.R. Atos V     | 1.449,99     |
| 9     | Ilgenfritz Klaus | A.I.R. Atos Vr    | 1.444,78     |
| 10    | Hans Kiefinger   | Aeros Combat L    | 1.397,82     |

GS Newcomer - 299 Teilnehmer

| Platz | Pilot              | Gerät            | Gesamtpunkte |
|-------|--------------------|------------------|--------------|
| 1     | Bernd Weitzel      | Air Cross U4     | 567,03       |
| 2     | Wolf Strebe        | Icaro Maverick   | 559,75       |
| 3     | Gerd Mauther       | UP Summit XC     | 426,40       |
| 4     | C. von Stietencron | Airwave Sport 4  | 406,61       |
| 5     | Hans-W. Hangl      | Advance Sigma 7  | 401,74       |
| 6     | Christoph Bessei   | Nova Factor      | 367,88       |
| 7     | Lars Budack        | UP Summit XC     | 354,76       |
| 8     | Martin Risse       | Skywalk Poison 2 | 352,63       |
| 9     | Christian Demmert  | UP Summit XC     | 346,61       |
| 10    | Heinrich Bretz     | Icaro Maverick M | 326,56       |

HG Newcomer - 36 Teilnehmer

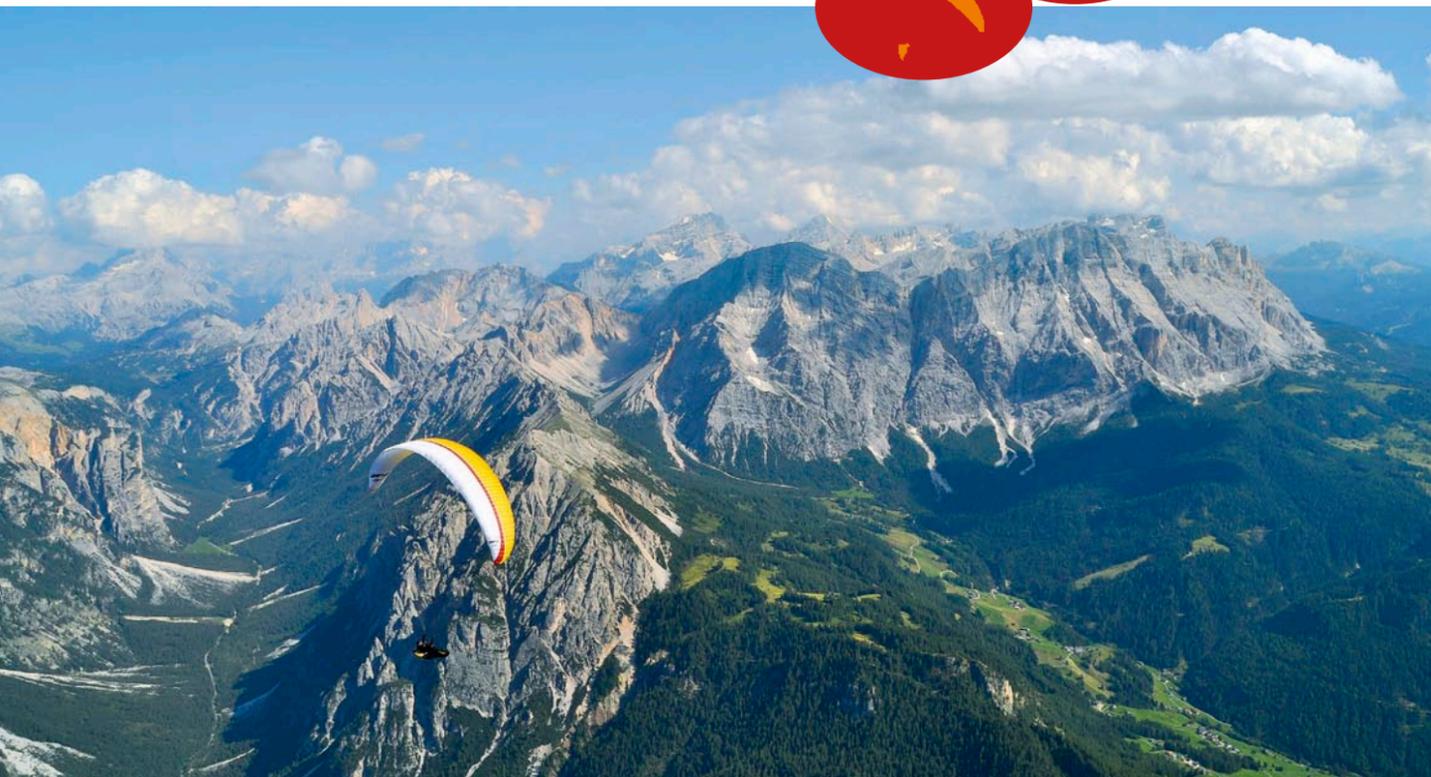
| Platz | Pilot            | Gerät             | Gesamtpunkte |
|-------|------------------|-------------------|--------------|
| 1     | Stefan Traut     | A.I.R. Atos VR    | 860,62       |
| 2     | Norbert Zimmerer | A.I.R. Atos       | 583,63       |
| 3     | Andreas Bülte    | Aeros Combat 14 L | 433,97       |
| 4     | Jürgen Nagel     | Aeros Spirit L    | 406,42       |
| 5     | Karl Völkl       | Airborne C4       | 384,75       |

GS Junioren - 97 Teilnehmer

| Platz | Pilot             | Gerät                | Gesamtpunkte |
|-------|-------------------|----------------------|--------------|
| 1     | Rolf Wagner       | UP Edge 09           | 744,26       |
| 2     | Philipp Häfner    | Gin Rebel            | 586,22       |
| 3     | Samuel Blocher    | Advance Omega 7 26   | 568,48       |
| 4     | Patrick Ruber     | Swing Stratus WRC 18 | 536,75       |
| 5     | Jakob Hummel      | Gin Boomerang 5      | 518,29       |
| 6     | Manuel Nübel      | Swing Stratus WRC    | 511,29       |
| 7     | Martin Petz       | Advance Omega        | 480,02       |
| 8     | Martin Serner     | UP Summit XC M       | 471,49       |
| 9     | Michael Schmon    | Nova Tattoo          | 429,86       |
| 10    | Jörn Niehuesbernd | UP Trango 3          | 423,21       |

HG Junioren - 13 Teilnehmer

| Platz | Pilot          | Gerät             | Gesamtpunkte |
|-------|----------------|-------------------|--------------|
| 1     | Tim Grabowski  | A.I.R. Atos VR    | 907,88       |
| 2     | Wolfgang Aumer | Icaro Laminar Z8  | 854,95       |
| 3     | Andreas Becker | A.I.R. Atos VR    | 717,33       |
| 4     | Jakob Heindl   | Moyes Litespeed 3 | 503,55       |
| 5     | Matthias Härtl | A.I.R. Atos VR    | 366,12       |



Auf dem Weg nach Süden in Richtung Kreuzkofelgruppe



Startplatz Speikboden

## Speikboden, oder wo sich die Szene trifft

**Auf Strecke in den Dolomiten. Im Juli und August 2009 hat der Speikboden Fiesch den Rang abgelaufen.**

**TEXT UND FOTOS PETER RUMMEL**

Wieder einer der Tage, Hörmann hat gerufen und alle sind sie da. Die „Creme“ der deutschen Streckenflugszene hat sich eingefunden, den vielleicht letzten Tag zu nutzen und nochmals so viele Punkte wie möglich zu erfliegen.

Um die einzelnen Teilnehmer des diesjährigen Finaltages zu sehen, empfehle ich einen Blick auf die Flüge im DHV-XC vom 29.07.2009.

Frühmorgens ins Auto, rauf auf den Highway Richtung Süden, rein ins Pustertal, hinter nach Sand in Taufers, rauf auf den Berg und gleich mal Basis gemacht mit der Seilbahn - was für ein Tag!

Am Start lange Gesichter, wie, was für ein guter Tag? Der Tag wird seine Qualität erst beweisen müssen und mit ihm die Piloten. Zähl und lang-

sam beginnt sich die Wolkenbasis zu heben, die ersten Ablösungen streichen über den Platz. Daniel macht den Anfang, fliegt auf die Südostseite, reißt den ersten guten Bart des Tages auf und los geht's, jetzt gibt es kein Halten mehr.

Vornehm halte ich mich zurück, bin ja zum ersten Mal hier und kenne mich nicht aus am Speikboden. Nur die Dreiecke vom Eder Kurt sind mir bekannt und das ein oder andere Mal bin ich das Pustertal entlang geflogen. Übrigens Kurt, ich muss sagen, deine Dreiecke sind wirklich super angelegt, das ist schon große Klasse und dazu landschaftlich wunderschön - vielen Dank dafür.

Nun ja, ich mache mich fertig, um den Daniel zu jagen. Heute bin ich sozusagen inkognito hier,

nicht mit meinem grünen Boom, sondern mit einem weißen Stratus, neuer Schirm, neues Gebiet, ob das was wird? Die Thermik ist nun ausreichend markiert und ich mache mich auf den Weg.

Die Wolkenbasis ist bis auf 2.800 Meter angestiegen und wo immer es möglich ist, steigt warme Luft nach oben. Schnell geht es voran, am Gitschberg habe ich Daniel eingeholt, dort war es echt zähl nach oben zu kommen. Die Thermik hatte dort so einen eigenartigen Geruch, ausnahmsweise konnte ich diesmal die Quelle der Wolke zuordnen, zu der wir aufsteigen. Weiter geht's Richtung Westen, möglichst weit an die Wolke ran und dann schnell zu den nächsten Piloten, die die Thermik aufzeigen - wie prak-

tisch. Zusammen mit Daniel drehe ich Flügel an Flügel einen engen, aber sehr starken Bart. Innerhalb ist es ruhig, nur im Randbereich äußerst wackelig - wir schießen uns an die Basis. Ich folge dem Pulk, Daniel sehe ich nicht mehr, nicht dass ich mir Sorgen machen würde, aber was hat er vor?

Ich halte mich an die Hauptverkehrsstrecke, mit einem der zahlreichen Cayennes quere ich den weiten Sprung zum Roßkopf und staune, wie es dahinter aussieht. Ich kenne diesen Berg nur von unten, sozusagen von der Autobahn.

Die vielen anderen Flieger beobachtend, wie es weiter gehen könnte, fliege ich schließlich los und schaue, wer die beste Idee hat, nach oben zu kommen. Aber nichts sagt mir so richtig zu, bis ich einen Schwarm Dohlen sehe. Das gefällt mir und schon geht's auch nach oben, bis es mich bösartig aus der aufsteigenden Luft rauschmeißt. Kurzzeitig werde ich daran erinnert, unter einem Schirm der „Offenen Klasse“ zu fliegen. Weiter geht es, diesmal den nächsten Piloten hinterher soarend, eine Kante entlang, jetzt ohne viel Kreisen zur ersten Wende. Ruhig und gemütlich ist was anderes, aber kann man im Hochgebirge etwas anderes erwarten?

Jetzt geht es wieder zurück, das geht flott. Die weite Talquerung flößt mir schon Respekt ein. Höflich lasse ich den anderen Piloten vor und nehme alles mit, was ich an Höhenmetern erreichen kann - wer weiß, wie verblasen die Thermik im Talwind der Etsch ist.

Gleiten ist angesagt, der schwarze Cayenne, der so mutig an mir vorbei ist, dreht jetzt unter mir nach oben. Mit einer komfortablen Höhe mache ich mich zusammen mit zwei anderen Piloten auf den Weg zurück. Jetzt bekomme ich den Vortritt und mit gutem Abstand, so dass man sich nicht im Weg umgeht, darf ich die Kante helfen mir ein paar Meter gut zu machen, ich kämpfe mich durch zur Südflanke und dort wartet tatsächlich schon Scotty und beamt mich an die Wolkenbasis! An dieser angekommen stellt sich wieder einmal die Frage, wie es nun weiter geht. Richtung Lüssen sind keine Wolken zu sehen, wieder zurück oder doch nach Rodeneck? Der weiße Boom kreist noch mit mir zusammen, gibt aber dann Gas und fliegt Richtung Süden. Da weiß ich, dass mir dieser Plan nicht gefällt. Ich fliege zum Gitschberg, mache dort Basis und kämpfe mit mir: zurück und sicher zum Auto

oder nach Lüssen, die Höhe sollte dafür passen - was soll ich tun?

### In die Dolomiten

Ein roter Schirm - zum Glück gibt es rote Schirme - steigt über Rodeneck auf, Ok, wenn ich dort hinkomme, steige ich auch, „eine sichere Nummer sozusagen“. Wunderbar, über Rodeneck steige ich in die Thermik ein, jeder der anderen Streckenjäger sucht sich seinen Weg, ich bin auf einer guten Linie und muss nicht all zu viel Arbeit investieren. Jetzt treffe ich auf Florian, zusammen steigen wir in der Thermik, nachdem wir uns eines „Großkreisdrehers“ entledigt haben, der aber zähl ist und uns auf den Fersen bleibt.

Die schönste Thermik des Tages erlebe ich jetzt: Absolut ruhig und gleichmäßig zieht der Bart ins Blaue bis auf 3.300 m, dort ist leider Schluss. Für mich geht es jetzt direkt zum Kreuzkofel, ich fliege den Grat entlang Richtung Falzarego Pass mit einem sensationellen Ausblick auf die Marmolada. Ich denke an die X-Alpler, die daran vorbei durften - schon ein grandioser Auftritt, diese Dolomiten und ich darf dort mit dem Gleitschirm fliegen. Der Blick auf das GPS verrät mir,



Nach 8 Stunden sich in der ruhigen Abendluft noch einmal entspannen, bevor es zum Landen geht

es ist nicht mehr weit zur zweiten Wende. Die beiden Schirme vor mir sind östlich an einer Scharte und kämpfen ums Obenbleiben. Ich muss in die Sonnenseite kommen, sonst wird es eng. Auf dem Weg zur zweiten Wende geht es gut voran, der Flügel streift einen Bart, aber ich verliere ihn und fliege zur Südseite. Dort komme ich gegen den Talwind kaum mehr voran und entscheide mich zurück ins Lee zu fliegen. Der weiße Boom kommt auch, aber er scheint zu tief zu sein. Schafft er es? Ich bin mir nicht sicher.

Es rüttelt mich ordentlich durch, mit dem halben Flügel bin ich schon drin im Bart. Nachzentrierend

komme ich besser in den Aufwind und gewinne rasant an Höhe. Das passt gut, jetzt fliege ich unter einer Wolkenstraße zurück zum Kreuzkofel, das geht flott und macht so richtig Freude.

**Der Weg zurück**

Die Zeit wird knapp, ich mache mir Sorgen, noch einigermaßen weit zurück zu kommen. Ab jetzt nehme ich alles, was mich nach oben bringt mit. Zusammen mit einem roten Cayenne mache ich mich auf den Weg über den Kronplatz zurück nach Sand. Meine Sorge ist aber völlig unbegründet, es steigt fast überall an den Westhängen.

Jetzt kämpfe ich mit mir, entweder sicher am Auto zu landen oder noch weiter ins Ahrntal fliegen und weitere Kilometer zu machen. Nach fast 7,5 Stunden und 174 km (FAI) in der Luft bin ich müde, kämpfe mit dem Problem, das gesetzte Ziel bei weitem erreicht zu haben. Was soll's, ich dümple etwas unmotiviert durch die Gegend und schaue noch ins Ahrntal. Mein Stratus treibt durch die ruhige Abendluft, ich sehe den anderen Piloten zu und freue mich über den für mich gelungenen Tag. Viel gelernt habe ich heute über das Fliegen, über das sich Trauen und nur den Beobachtungen zu folgen.



Neues Produkt!

# hybrid & Altirando XP

OPTIONAL : BEINSACK



CABLE SYSTEM

OPTIMIERTER TRAGEKOMFORT

SITZTIEFEN-VERSTELLUNG

WENDE-GURTZEUG

**Kompaktes GPS-Vario. Sehr einfache Bedienung. Ultrapräzise. Mit modernster Technik. Speziell auf Gleitschirmflieger abgestimmt.**

## SKYTRAXX

- ▶ Integriertes SIRF III GPS
- ▶ Logger (OLC)
- ▶ Bluetooth
- ▶ Flugverbotszonen
- ▶ Wegpunkte / Routen

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

**GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE, OUTDOOR**

FLIEGFIX

VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!

HILLEBERG THE TENTMAKER EXPED MSR TUBBS KLEPPER FALTBÖTTE GRABNER

NOVA Genz Sportgeräte GmbH Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3

www.fliegfx.com



## Rekord-Tandemflug

# Wenn der Vater mit dem Sohne

**Karl Ruhland hat am 7.8.09 mit dem Tandem einen Rekord in Freier Strecke aufgestellt - 163 km.**

TEXT UND FOTO KARL RUHLAND

Vor einigen Jahren noch war die Windenfliegerei für mich nur der Notnagel, um als Flachland-Oberpfälzer überhaupt einigermaßen regelmäßig in die Luft zu kommen. Auch die Tandemfliegerei war für mich eher Mittel zum Zweck, um meiner Familie das Verständnis für meine Leidenschaft zu entlocken und so möglichst oft ohne schlechtes Gewissen doch wieder alleine zum Fliegen zu gehen.

Im Laufe der Jahre hat sich das komplett verändert. Meine drei Kinder sind allesamt flugbegeistert und ich ziehe mittlerweile einen Tandemflug mit meinen Kindern einem Soloflug vor. Selbst bei Hammertagen verzichte ich schon mal auf vielversprechende Streckenflüge mit dem Solo-Schirm und fliege lieber mit dem Tandem mit einem meiner Kinder oder einem anderen flugbegeisterten Freund, denn geteilte Freude ist doppelte Freude.

Die Windenfliegerei sehe ich längst nicht mehr als "Krücke". Ganz im Gegenteil. Ich habe gelernt, dass auch die Flachlandthermik für uns

Gleitschirmflieger gut nutzbar ist. Klar, das Absaufrisiko ist bedeutend höher als im Gebirge, auf der anderen Seite gibt's keine Lee-Situation und keine Talwindssysteme, was dem Sicherheitsaspekt beim Tandemfliegen natürlich entgegenkommt. Mit den Kontrollzonen, von denen es im Flachland wimmelt (unser Fluggelände ist förmlich umzingelt, siehe Bild), hab ich mich zwischenzeitlich auch arrangiert, auch wenn das jedes Mal wieder wie für Don Quijote ein Kampf gegen Windmühlen bedeutet.

Ein großer Vorteil ergibt sich aus unserer Vereingemeinschaft, dem FDC Fensterbachtal ([www.fensterbachflieger.de](http://www.fensterbachflieger.de)). In der Regel reicht es am Morgen eines Flugtages eine SMS abzusetzen und man kann sicher sein ab Mittag am Schleppseil zu hängen.

So auch am besagten Tag. Nachdem beim ersten Schlepp nur Saufen angesagt war, sah es beim zweiten Versuch vielversprechend aus. Während ich meinen Gleitschirm nach der Landung gerade zusammenraffte, sah ich auf halber Länge der Schleppstrecke zwei Greifvögel krei-

sen. Jetzt musste alles sehr schnell gehen, um den Aufwind nicht zu verpassen. Tatsächlich waren wir schon kurz nach dem Abheben in dem vermuteten Aufwindband. Nun war es entscheidend, die Sinne zu schärfen, um unmittelbar nach dem „Herausfallen“ aus dem Aufwindband zu klinken, schnell zu wenden und den Thermikschlauch nicht zu verlieren. Überraschenderweise hielt der Aufwind bis knapp vor dem Ausklinken am Scheitelpunkt an und wir hatten nach einer knackigen Wende bald darauf das Warmluftband wieder erreicht. Jetzt galt es das zarte Steigen unter allen Umständen nicht zu verlieren und so schnell wie möglich das Zentrum zu finden. Gerade im Flachland in geringer Höhe gibt's nach dem Verlust eines Bartes selten eine zweite Chance. Das Zentrum war bald gefunden und es ging mit für die Höhe überraschend guten Steigwerten nach oben. Der Einstieg war geschafft. Die nächsten Aufwindbänder waren zuverlässig da, wo ich diese vermutet hatte. So kamen wir gut voran und ich konnte mich auf das Nadelöhr zwischen den Kontrollzonen Grafenwöhr und Nürnberg konzentrieren. Da der schmale Korridor zusätzlich von einem riesigen unüberfliegbaren Waldgebiet verengt wird, ist das jedes Mal wieder ein Pokerspiel, bei dem Konzentration gefragt ist. Dank meines GPS konnte ich uns sehr exakt durchmanövrieren und es lag der freie Luftraum vor uns. Also, auf Richtung Bamberg! Unterstützt wurden wir unterwegs von zahlreichen Vögeln, Segelfliegern, Mähdreschern bei der Ernte und vor allem von dem optimalen 3/8 Bewölkungsgrad.

Während unseres Fluges hatten wir einen Heidenspaß und der Flug wurde selbst für meinen Sohn nicht langweilig, der mich ständig bei der Suche nach der nächsten Thermikquelle unterstützte und sogar hin und wieder das Steuer übernahm. Unerklärlich für mich ist zum einen die Tatsache, dass meinem Sozios selbst nach 5,5 Stunden nicht schlecht wurde und zum anderen, dass keiner von uns beiden während der 5,5 Stunden pinkeln musste.

Alles in allem war das für uns Beide ein faszinierendes Erlebnis. Es gibt halt nichts Größeres als nach der Landung in strahlende Kinderaugen zu blicken und den übersprudelnden Schilderungen zu lauschen. Ihr könnt euch vorstellen, wie das die Vater-Kind-Beziehung prägt.

FOTO KARL RUHLAND

## Waldbrand

# Der etwas andere Streckenflug

**Eigentlich sollte es wieder Mal ein großes Dreieck werden.**

TEXT UND FOTO GÜNTER PORATH

Doch schon beim vorabendlichen Wetterstudium war klar, was mir in dieser Saison ununterbrochen widerfahren ist: Richtig gutes Flugwetter ist mindestens 1.000 km entfernt. So wird aus dem 26.08. kurzerhand ein Trainingstag in der harten südländischen Thermik Spaniens für die bevorstehende Namibia-Expedition. Nach einem verspäteten Start um 14:30 Uhr und den ersten zerrissenen Thermiken trotz schwachem Wind ist es besiegelt – lokales Fliegen mit anschließendem Abgleiten ins Heimatdorf meiner Ehefrau und getreuen Rückholerin. Dort wird mich sofort nach der Landung ein frisches Landebier im schattigen Vorgarten der direkt neben der Landeweise liegenden Bar erwarten. Zuvor gilt es aber noch etwas „auszusitzen“ bis, erfahrungsgemäß nach 16 Uhr das Valle Tieta „durchgeheizt“ ist und trägt. Ein ungutes Gefühl beschleicht mich als ich hinter einem Bergrücken glaube, einen Remolino (Windhose) zu erkennen. Früheren Landungen in der Nähe von Remolinos haben mir bereits den Eindruck vermittelt was in einem Wäschetrockner bei höchster Stufe vor sich geht. Doch plötzlich erkenne ich, dass ich einen beginnenden Waldbrand sehe. Sofort läuft ein bestens erprobtes Programm ab. Es ist inzwischen schon der sechste Brand, den ich in 17 Jahren Spanien gemeldet habe. Ich verständige über Funk meine Frau und bitte sie einen Notruf auf der 112 abzusetzen. Nun gehen auch schon die Probleme los. Sie befindet sich in der Provinz Toledo, ich bin wenige Kilometer von ihr entfernt nahe der Provinzgrenze, und der Brand wütet in der Provinz Avila. Wertvolle Zeit vergeht, bis sie zur zuständigen Rettungsleitstelle durchgestellt wird. Meine Frau wird sogleich gebeten, den Brandort bei mir abzufragen. Ich kann vorerst allerdings nur eine grobe Ortsbestimmung geben. Durch die Funkerei hab ich den Bart verloren und finde mich zwei Stockwerke tiefer wieder. Während vorerst nur der Adrenalinspiegel in mir ansteigt, versuche



ich wieder an Höhe zu gewinnen und eine günstige Beobachtungsposition einzunehmen. Da sehe ich drei Geier unter mir durchfliegen. Die Erfahrung sagt mir, dass diese Energiesparmaschinen die Optimallinie fliegen und sofort eindrehen werden, wenn einer von ihnen nennenswertes Steigen findet. So fliege ich hinter-

her und bin schon fast auf ihr Niveau abgesunken, als erst Einer eindreht und die anderen ohne Verzögerung folgen. In ihrem Bart gelingt es mir die nötige Höhe zu machen und die Positionsbestimmung zu verfeinern. Die Rauchsäule hat sich inzwischen gut gemausert und lässt Schlimmes ahnen. Nun sehe ich auch schon die beiden Löschhubschrauber vom nahegelegenen „Campo Delta“ bei La Iglesuela aufsteigen. Sie fliegen schnurstracks über den Puerto de Mijares auf die betroffene Seite der Sierra de Gredos. Wenn das Feuer nicht schnell eingedämmt wird, wird es hier bei mir bald ungemütlich werden. Ich muss damit rechnen, dass sich mehrere voll beladene Wasserflugzeuge aus unterschiedlichen Richtungen durch das Schlupfloch Puerto de Mijares zwängen. So mache ich mich vom Acker, lande neben der Bar in La Iglesuela und vermische die Reste vom Adrenalin in meinem Magen mit dem Landebier. Dort erfahre ich später, dass der Brand schnell unter Kontrolle gebracht wurde. Die vorderen Plätze im DHV-XC werde ich in dieser Saison wohl meinen Fliegerkameraden überlassen. Mir aber bleiben Erinnerungen an eine Saison mit vielen ereignisreichen Flügen.

**Ellus<sup>3</sup>**  
LTF 1-2 / EN B



a world of  
possibilities

**SOL**  
PARAGLIDERS  
WORLDRECORDCLASS

[www.solparagliders.com.br](http://www.solparagliders.com.br)

**SOL Sports Schweiz - Marcel Kleene**  
079 341 58 75 [sol@tux.ch](mailto:sol@tux.ch)  
[www.solparagliders.com.br/de](http://www.solparagliders.com.br/de)  
**D/A: Arctia - Christian Zell**  
0049 (0) 7243 59 75 18  
[christian@arctia.de](mailto:christian@arctia.de) [www.arctia.de](http://www.arctia.de)

# TESTFLÜGE IM INFO

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar. Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver. Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradensoren 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 Trimmermaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmerstellung, 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 überdurchschnittlichem 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 Kreuzgürteln - 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-01-1840-09

| U-TURN OBSESSION II S  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| DHV Testbericht LTF 2003   |  |  |  |
| Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH   |  |  |  |
| Hersteller: U-Turn GmbH  |  |  |  |
| Klassifizierung: 1-2 GH  |  |  |  |
| Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein |  |  |  |
| Verhalten bei  | min. Startgewicht (65kg)                   | max. Startgewicht (110kg)                  |  |
| Start  | 1-2  | 1-2  |  |
| Füllverhalten  | gleichmäßig, sofort                        | gleichmäßig, sofort                        |  |
| Aufziehverhalten   | kommt sofort über Piloten                  | kommt sofort über Piloten                  |  |
| Abhebegeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Starthandlung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Geradausflug   | 1-2  | 1-2  |  |
| Rolldämpfung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Kurvenhandlung   | 1-2  | 1-2  |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                                       | hoch                                       |  |
| Frontales Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Vorbeschleunigung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |  |
| Einseitiges Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Wegdrehen  | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |  |
| Wegdrehen insgesamt  | 180 - 360 Grad                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 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   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| 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  |  |
| Steilschleife  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Ausleitung   | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen < 180 Grad                      |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]  | 14   | 14   |  |
| B-Stall  | 1  | 1  |  |
| Einleitung   | einfach                                    | einfach                                    |  |
| Ausleitung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |
| Landung  | 1-2  | 1-2  |  |
| Landeverhalten   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |  |
| Höhenverlust   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| Stabilisierung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen, beschleunigt  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |

DHV GS-01-1841-09

| U-TURN OBSESSION II M  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| DHV Testbericht LTF 2003   |  |  |  |
| Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH   |  |  |  |
| Hersteller: U-Turn GmbH  |  |  |  |
| Klassifizierung: 1-2 GH  |  |  |  |
| Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein |  |  |  |
| Verhalten bei  | min. Startgewicht (80kg)                   | max. Startgewicht (110kg)                  |  |
| Start  | 1-2  | 1-2  |  |
| Füllverhalten  | gleichmäßig, sofort                        | gleichmäßig, sofort                        |  |
| Aufziehverhalten   | kommt sofort über Piloten                  | kommt sofort über Piloten                  |  |
| Abhebegeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Starthandlung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Geradausflug   | 1-2  | 1-2  |  |
| Rolldämpfung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Kurvenhandlung   | 1-2  | 1-2  |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                                       | hoch                                       |  |
| Frontales Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Vorbeschleunigung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |  |
| Einseitiges Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Wegdrehen  | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |  |
| Wegdrehen insgesamt  | 180 - 360 Grad                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 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   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| 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  |  |
| Steilschleife  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Ausleitung   | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen < 180 Grad                      |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]  | 14   | 14   |  |
| B-Stall  | 1  | 1  |  |
| Einleitung   | einfach                                    | einfach                                    |  |
| Ausleitung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |
| Landung  | 1-2  | 1-2  |  |
| Landeverhalten   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |  |
| Höhenverlust   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| Stabilisierung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen, beschleunigt  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |

DHV GS-01-1842-09

| U-TURN OBSESSION II L  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| DHV Testbericht LTF 2003   |  |  |  |
| Inhaber der Musterprüfung: U-Turn GmbH   |  |  |  |
| Hersteller: U-Turn GmbH  |  |  |  |
| Klassifizierung: 1-2 GH  |  |  |  |
| Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 1 / 1, Beschleuniger: Ja, Trimmer: Nein |  |  |  |
| Verhalten bei  | min. Startgewicht (100kg)                  | max. Startgewicht (130kg)                  |  |
| Start  | 1-2  | 1-2  |  |
| Füllverhalten  | gleichmäßig, sofort                        | gleichmäßig, sofort                        |  |
| Aufziehverhalten   | kommt sofort über Piloten                  | kommt sofort über Piloten                  |  |
| Abhebegeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Starthandlung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Geradausflug   | 1-2  | 1-2  |  |
| Rolldämpfung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Kurvenhandlung   | 1-2  | 1-2  |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                                       | hoch                                       |  |
| Frontales Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Vorbeschleunigung  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |  |
| Einseitiges Einklappen   | 1-2  | 1-2  |  |
| Wegdrehen  | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |  |
| Wegdrehen insgesamt  | 180 - 360 Grad                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 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   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| 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  |  |
| Steilschleife  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Trudeltendenz  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Ausleitung   | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen < 180 Grad                      |  |
| Sinkgeschwindigkeit nach 720 °[m/s]  | 14   | 14   |  |
| B-Stall  | 1  | 1  |  |
| Einleitung   | einfach                                    | einfach                                    |  |
| Ausleitung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |
| Landung  | 1-2  | 1-2  |  |
| Landeverhalten   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| 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                             | 180 - 360 Grad                             |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |  |
| Höhenverlust   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| Stabilisierung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Ohren anlegen, beschleunigt  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | leicht                                     | leicht                                     |  |
| Ausleitung   | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            | nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek            |  |

DHV GS-01-1858-09

| TEAM 5 BLUE TWO ZIP OPEN   |  |  |  |
|--|--|--|--|
| DHV Testbericht LTF 2003   |  |  |  |
| Inhaber der Musterprüfung: AIRsport 2000 GmbH                                    |  |  |  |
| Hersteller: AIRsport 2000 GmbH   |  |  |  |
| Klassifizierung: 1-2 Biplace   |  |  |  |
| Windschlepp: Ja, Anzahl Sitze min / max: 2 / 2, Beschleuniger: Nein, Trimmer: Ja |  |  |  |
| Verhalten bei  | min. Startgewicht (140kg)                  | max. Startgewicht (230kg)                  |  |
| Start  | 1  | 1  |  |
| Füllverhalten  | gleichmäßig, sofort                        | gleichmäßig, sofort                        |  |
| Aufziehverhalten   | kommt sofort über Piloten                  | kommt sofort über Piloten                  |  |
| Abhebegeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Starthandlung  | einfach                                    | einfach                                    |  |
| Geradausflug   | 1  | 1  |  |
| Rolldämpfung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Kurvenhandlung   | 1-2  | 1-2  |  |
| Trudeltendenz  | gering                                     | gering                                     |  |
| Steuerweg  | hoch                                       | hoch                                       |  |
| Wendigkeit   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Beidseitiges Überziehen  | 1-2  | 1-2  |  |
| Sackfluggrenze   | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             | spät > 75 cm                               |  |
| Fullstallgrenze  | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | spät > 80 cm                               |  |
| Bremskraftanstieg  | hoch                                       | hoch                                       |  |
| Frontales Einklappen   | 1  | 1  |  |
| Vorbeschleunigung  | gering                                     | gering                                     |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |  |
| Einseitiges Einklappen   | 1  | 1-2  |  |
| Wegdrehen  | < 90 Grad                                  | 90 - 180 Grad                              |  |
| Wegdrehen insgesamt  | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |  |
| Drehgeschwindigkeit  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Max. Roll- bzw. Nickwinkel   | kleiner 45 Grad                            | kleiner 45 Grad                            |  |
| Höhenverlust   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Stabilisierung   | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Öffnungsverhalten  | selbständig                                | selbständig                                |  |
| Einseitiges Einklappen und Gegenst.  | 1-2  | 1-2  |  |
| Stabilisierung   | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |  |
| Steuerweg  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Steuerkraftanstieg   | hoch                                       | hoch                                       |  |
| 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  | 1-2  |  |
| Trudeln aus stat. Kurvenflug   | 1-2  | 1-2  |  |
| Steilschleife  | 1-2  | 1-2  |  |
| Einleitung   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |  |
| Trudeltendenz  | gering                                     | gering                                     |  |
| Ausleitung   | Nachdrehen < 180 Grad                      | Nachdrehen < 180 Grad                      |  |





DHV-Jugend

# Sicherheitstraining am Idrosee

Training über Wasser ist ein Sicherheitsgewinn. Die DHV-Jugend begab sich in die Obhut der Flugschule Achensee

Text Jürgen Gerell



Da die letzten Jahre das Wetter der DHV-Jugend oft üble Streiche gespielt hat, war auch diesmal keiner verwundert, als das Sicherheitstraining vom Achensee kurzfristig an den 290 km südlich gelegenen Idrosee verlegt wurde.

Der Grund dafür war durch die Wettervorhersage angekündigter starker Wind und Regen. Der nur wenige Kilometer vom Gardasee gelegene Idrosee hatte bessere Wetterprognosen bekommen und erwies sich rückblickend auch als die richtige Entscheidung.

Die darauf folgende Anreise der Gruppe wurde teilweise mit dem eigenen Autos getätigt. Ich hatte das Vergnügen, unter musikalischer Begleitung von Bill Young mit dem Flugschulbus der Gleitschirmschule Achensee dem Süden entgegen zu fahren.

Ein Blick in den Laderaum des Busses ähnelte eher einer Perkussion Band auf Tour als einer Flugschule. Die Masse der mitgenommenen Instrumente der Fluglehrer übertraf fast die der Packsäcke. Erst der zweite Blick unter das Auto-

dach ließ erkennen, dass die dort befestigte Baumwurzel in Wirklichkeit ein stilistisch veredeltes Didgeridoo war. Diese Wurzel haben Ecki und Cordula, die Fluglehrer, zur musikalischen Unterhaltung auch mitgenommen. Nach dem Aufbauen der Schlafgelegenheit und dem Zurechtfinden vor Ort wurde der Anreisetag bis in die Nacht hinein in der am Campingplatz gelegenen Pizzeria ausgeklungen. Der erste Trainingstag begann früh um sieben Uhr. Über die Nacht sind auch die letzten Teilnehmer an der richtigen Seite des Sees eingetroffen.

Wir sammelten uns gemeinsam vor dem Besprechungszelt und erhielten unsere Funkgeräte und Schwimmwesten. Auch die Einweisung über die Funktion der Rettungsweste und das Verhalten im Falle der Wasserrettung wurde gleichzeitig durchgespielt. Nach dem das Flugniveau jedes Einzelnen ermittelt wurde, ging es gemeinsam hinauf zum 30 min entfernten Startplatz. Die Auffahrt bot frühmorgens eine traumhafte Sicht auf die Berge und den inmitten gele-

genen Idrosee. Je näher wir dem Startplatz kamen, umso höher war die Anspannung dem ersten Trainingsflug gegenüber. Kurze Zeit später ging es dann los und wir konnten unseren Einstufungsflug mit knapp 600 Meter Arbeitshöhe überm See absolvieren.

Der über Mittag immer stärker werdende Talwind verschaffte uns später Zeit zum entspannen und die ersten Flugeindrücke des Sicherheitstrainings zu verarbeiten.

Die am Nachmittag gehaltene Videoanalyse der Flüge verstärkte Ecki eindrucksvoll mit heftigem Einsatz seiner Hände und Füße. Dabei fiel nicht nur mir auf, dass eigene Flugmanöver unter dem Schirm sich meist spektakulärer anfühlen als später auf dem Video zu sehen ist. Abends ging es dann zum letzten Mal an diesem Tag rauf. Den anfangs zu starken Wind für die Übungen nutzten viele aus der Gruppe zum Soaren vor dem Startplatz. Später flog man den Positionspunkt über dem Rettungsboot an, um die finale Übung an diesem Tag zu vollenden.

Die Anstrengung des Tages und das vollste

Engagement aller zeigte sich schnell durch das frühe Schlafengehen.

## Jetzt wird's ernst

Der darauf folgende Tag zeigte schnell, dass die Flüge zuvor nur eine Aufwärmung waren. Einer starken Inversion verdankend schafften wir bereits bis zum Mittag drei Auffahrten und die damit verbundenen Flüge zu absolvieren. Das nun stark gestiegene Niveau der Flieger und die Komplexität deren Übungen waren beeindruckend.

Die Palette reichte von Negativdrehungen und den verbundenen Auspendelungen bis hin zu Fullstalls und dem Berühren der Kappe. Das letztere sollte natürlich ein missglücktes und falsch getimtes Ausleiten verdeutlichen und war später sehr lehrreich bei der Videoanalyse. Doch am meisten zeigte die DHV-Jugend diesen Vormittag die Vorliebe für Spiralen. Es wurde gedreht und gekurbelt bis hin zu 15 m/s. Versuche diesen Wert zu überhöhen wurden pflichtbewusst von Ecki per Funk eingebremst. Logischerweise ergab sich auch, dass je mehr ein Pilot in seinem Grenzbereich geflogen ist, desto lauter und bestimmender waren die Anweisungen des Fluglehrers. Er steuerte per Funk die Handlungsbedarf des Einzelnen beispielsweise mit den Worten: "Hände hoch!", "Bremse lösen!"; "Nichts machen...!". Das letztere galt natürlich nur den Schirmen der Kategorie 1-2 und drunter, den diese haben meist die erstaunliche Eigenschaft sich innerhalb kürzester Zeit

selbst zu stabilisieren. Die Videoanalyse am Nachmittag half wieder die eigenen und die Flugmanöver anderer zu analysieren und aus den gemachten Fehlern zu lernen.

Der durch starken Wind unfliegar gemachte Nachmittag wurde zum spitzenmäßigen Groundhandling an der Nachbarswiese genutzt. Mehrere Stunden spielte die DHV-Jugend mit ihren Schirmen im Wind. Teilweise drehte sich das Blatt auch und starke Böen spielten mit der Jugend. Hierbei wurden auch sofort die Tricks aus "Eckis und Cordulas Trickkiste" fürs Groundhandling angewandt. Das spätere gemeinsame Grillen schweißte die Gruppe näher zusammen. Dabei wurden das Werfen der Rettung und die damit verbundene Wasserlandung am nächsten Tag neu überdacht.

Der dritte und letzte Tag des Sicherheitstrainings begann früh um sechs Uhr. Erstaunlicherweise standen trotz Partynacht fast alle pünktlich am Flugschulbus, bereit für die letzten Flüge. Routiniert wurden die zwei Flüge absolviert,

bevor der immer stärker werdende Südwind die Abschlussanalyse einläutete. Hier sah man lehrreich noch mal die geplante aber unsanfte Wasserlandung von Dirk. Doch selbst die war auch für die anderen informativ, denn die eingenommene Scherenstellung beim Aufprall wurde durch das Nichteinziehen des Gleitschirms verursacht. Mit der Erfahrung von teilweise bis zu 8 Flügen und dem nun sichereren Verhalten in Grenzsituationen wurden die zwölf der DHV-Jugend gegen Nachmittag entlassen. Abschließend möchte ich mich im Namen der DHV-Jugend bei der Flugschule Achensee bedanken. Trotz des kurzfristigen Standortwechsels hat alles reibungslos und professionell funktioniert und wir konnten innerhalb weniger Tage einen enormen Sicherheitsgewinn im Umgang mit dem Gleitschirm verbuchen.

Ich hoffe solch eine Veranstaltung von der DHV-Jugend wird auch im nächsten Jahr wieder stattfinden und kann selbst nur empfehlen dabei mitzumachen. ▽

## PARAGLIDING WORLD CUP

# Vizetitel für Deutsches Team

Mit dem zweiten Platz im World Cup Super Finale meldet sich das Deutsche Team eindrucksvoll in der Weltspitze zurück.

TEXT TORSTEN SIEGEL

Die Piloten um Teamchef Harry Buntz mussten sich nur den zahlenmäßig überlegenen Italienern geschlagen geben. Bester Deutscher war Swing-Pilot Torsten Siegel (Tettang) auf Rang fünf. Der Sieg ging an den Franzosen Charles Cazaux vor Ogden Russel (Großbritannien) und Luca Donini (Italien).

„Das ist einfach ein großartiges Ergebnis für den deutschen Gleitschirmsport“, freute sich Teamchef Harry Buntz am Ende von zwei nervenaufreibenden Wettkampfwochen. In der Nationenwertung punkten jeweils die drei besten Piloten in jedem Lauf. Das Deutsche Team war mit 9 Teilnehmern vertreten, während die Sieger aus Italien 14 und die drittplatzierten Franzosen sogar 24 Piloten ins Rennen schickten. Aufgrund des schlechten Wetters waren in den knapp zwei Wochen nur vier gültige Durchgänge möglich.

## Deutsche Piloten in Topform

Bester Deutscher war Swing-Pilot Torsten Siegel auf Rang fünf. „Es macht richtig Spaß, wieder ganz vorne mitzufliegen“, freute er sich. Im letzten World Cup auf der istrischen Halbinsel war er bereits in die Top Ten geflogen. Torsten fehlte in der Einzelwertung lediglich ein Punkt auf den viertplatzierten Aaron Durogati (Italien) und 26 Punkte für einen Podiumsplatz. „Das war ein sehr knappes Ergebnis, aber der Sieg von Charles und Russel war nicht zuletzt durch ihr extrem starkes Material nie gefährdet. Daher freue ich mich sehr über die gute Platzierung“, sagte Torsten, der mit seinem Markenkollegen Jens Kierdorf in der Teamwertung mit „Swing“ auf dem Podium stand und Platz drei belegte.

Ulrich Prinz aus Stuttgart, der auf eine sehr erfolgreiche World Cup Saison zurückblicken kann, zeigte auch in Italien eine starke Leistung. Nach zwei Läufen lag er auf Rang zwei und war bis zum Ende sehr gut positioniert. Im letzten



von links: Team Gin - Anja Kroll, Stephan Morgenthaler, Aljaz Valic, Luca Donini; Team Kortel Design - Charles Cazaux, Max Jeanpierre, Seiko Fukuoka, Russel Odgen, Team Swing - Torsten Siegel, Maurizio Bottegal, Jens Kierdorf, Manuel Nübel



Gleitschirm der dritten Generation? Zwei Hauptleinsysteme, sehr wenig Leinen, große Streckung mit viel Hilfsversteifungen aus Kunststoff und Kevlar. Im Weltcupfinale dominierte dieser Schirm auf Platz 1 und 2. Die Konkurrenz sprach von einem Leistungsvorsprung von über einer Gleitzahl.

## PARAGLIDING WORLD CUP



Durchgang musste er dann aber, wie fast das gesamte Feld, frühzeitig landen. „Ich war im ersten Pulk, der sich an der Schattengrenze aufhielt und immer wieder tief im Flachland versuchte, Thermik zu finden. Wir sahen überall um uns herum die Piloten landen, aber ein paar schwache Aufwinde waren noch da. Konrad und Torsten hatten das Glück, einen davon in 50 Meter Höhe zu erwischen. Während ich etwas tiefer war und landen musste, drehten die Beiden auf, flogen an die Berge und so weiter ins Ziel. Das war ganz knapp, aber so ist es im Flugsport nun mal. Für das Deutsche Team freue ich mich aber und der Vizetitel ist ein sehr schöner Abschluss einer langen und erfolgreichen Saison“ sagte Ulrich, der am Ende als zweitbester deutscher Pilot Rang 14 belegte. Jens Kierdorf belegte als dritter Deutscher Pilot Rang 17. Ein furioser Lauf in Norma sowie eine taktische Glanzleistung im

letzten Durchgang brachten dem Mettmann noch nach vorne. Die weiteren Platzierungen der deutschen Piloten: Andreas Malecki (34), Oliver Rössel (40), Konrad Görg (53), Marc Wensauer (69) Richard Gallon (89) und Manuel Nübel (108).

## Neues World Cup Format

Die World Cup Titel wurden vom 02.-12.09. in dem italienischen Ort Poggio Bustone ausgetragen. Nach der Einführung eines neuen Formats wurden die World Cup Titel (Herren-, Damen-, Team- und Nationenwertung) ähnlich wie bei einer Welt- oder Europameisterschaft, in dem elf Tage dauernden Finale vergeben. Ein hochkarätiges Teilnehmerfeld mit 129 Piloten war die Folge, in dem auch Ex-Champions wie Luca Donini (Italien), Andi Hediger (Argentinien) und Bruce Goldsmith (Großbritannien) an den Start gingen. ▢

Ergebnislisten und viele Bilder auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sport/Gleitschirmszene/Live-Berichte



5. Platz in der Gesamtwertung für Torsten Siegel



Der Sieger Peter Jung mit Ozone Mantra 09



Uli Prinz im Interview mit Charlie Jöst



Ewa fliegt mit ihrem Lebensmotto dem Sieg entgegen

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

## Erfolg in Lienz

Peter Jung und Ewa Wisnierska gewinnen in einem dramatischen Finale die Deutsche Meisterschaft

TEXT TORSTEN SIEGEL

**Herzschlagfinale in Lienz: Der 44-Jährige Peter Jung zog am letzten Tag der 6. Internationalen German Open noch an Ulrich Prinz und Marc Wensauer vorbei und gewann die Deutsche Meisterschaft. Bei den Damen setzte Ewa Wisnierska ihre Siegesserie bei den German Open Veranstaltungen fort und verteidigte ihren Titel.**

Peter Jung aus Rheinland-Pfalz ist neuer Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen. In einem dramatischen Finale besiegte er die bis dahin führenden Piloten Marc Wensauer und Ulrich Prinz und gewann zum ersten Mal in seiner Wettkampfkariere den deutschen Meistertitel. „Ich bin unglaublich glücklich über diesen Erfolg“, berichtete ein sichtlich erschöpfter Jung nach der Landung. Als Zweiter überflog der Hauensteiner im letzten und entscheidenden vierten Durchgang die Ziellinie und musste dort lange auf die Ankunft der Verfolger warten. Zusammen mit dem amtierenden deutschen Meister Oliver Rössel hatte sich Peter Jung vom Führungspulk getrennt. Die beiden flogen eine deutlich längere, aber thermisch aktivere Route vom Rotenkogel Richtung „Böses Weibele“. „Wir standen unheimlich unter Druck, da wir wussten: Sobald die anderen an der Nordseite steigen, haben wir schlechte Karten und müssen

extrem schnell fliegen, um den Anschluss wieder herzustellen. Ich habe den Pulk dann irgendwann aus den Augen verloren und weder Oliver noch ich wussten, wie die Sache ausgeht. Erst als wir uns im Endanflug befanden und der Pulk uns entgegen kam wussten wir, dass ihre Route nicht aufgegangen war und sie einen gewaltigen Umweg fliegen mussten, um die Boje zu holen“, sagte Peter Jung. Mit seiner taktischen Entscheidung sicherte sich der 44-Jährige Pfälzer die Deutsche Meisterschaft und feierte damit einen seiner größten Erfolge neben der Qualifikation für die Deutsche Nationalmannschaft im letzten Jahr.

#### Ulrich Prinz und Marc Wensauer auf Platz zwei und drei

Den bis dahin dominierenden Piloten Ulrich Prinz und Marc Wensauer gelang zumindest noch eine Schadensbegrenzung. Dank ihres Vorsprungs aus den ersten drei Läufen landeten sie auf Platz zwei und drei. Beide Piloten lieferten sich ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen und es sah lange danach aus, als würden sie den Sieg unter sich ausmachen. „Wir haben uns am Ende zu sehr aufeinander konzentriert und die anderen Piloten aus dem Auge verloren“, sagte Marc Wensauer, der mit 50 Punkten Vorsprung

vor Ulrich Prinz als Führer ins letzte Rennen ging. „Nachdem ein paar Verfolger die deutlich kürzere Route einschlugen, bin ich erst einmal mitgezogen. Als dann auch Ulrich mitkam, war klar, dass wir es jetzt zusammen probieren. Normalerweise findet man in einer so starken Gruppe meistens eine Thermik, aber an dem Tag ging dort gar nichts. Uns blieb also nichts anderes übrig, als das Tal wieder zu queren und mit deutlichem Rückstand die Verfolgung aufzunehmen“, sagte Marc Wensauer, der am Ende noch von Ulrich Prinz überholt wurde. „Wenn man den letzten Durchgang in Betracht zieht, dann ist mein zweiter Platz ein sehr schönes Resultat“, sagte Prinz im Rückblick auf die Deutsche Meisterschaft.

#### Peter Jung auch international an der Spitze

Peter Jung, Ulrich Prinz und Marc Wensauer durften bei der internationalen Preisverleihung zum zweiten Mal ihre Podiumsplätze einnehmen, da keinem der 23 angereisten ausländischen Gäste der Sprung in die Top fünf gelang. Radek Vecera aus Tschechien landete als bester ausländischer Gast auf Rang acht. Lediglich in der Serienklasse, bei der nur mustergeprüfte Schirme zugelassen sind, mussten die deut-

schen Piloten das Podium räumen. Hier siegte der Italiener Alessandro Leonardi vor den deutschen Jörg Nuber und Reiner Braun.

#### Ewa Wisnierska siegt souverän bei den Damen

Deutschlands Ausnahmepilotin und mehrfache World Cup Siegerin Ewa Wisnierska zeigte auch bei der German Open einmal mehr ihr Können: Nach vier Durchgängen gewann sie mit über 700 (!) Punkten Vorsprung vor Ewa Korneluk-Guzy die Deutsche Meisterschaft. Dritte wurde Christine Miller. Ewa erreichte in allen vier Läufen das Ziel und flog damit in der Gesamtwertung bei den Männern auf Platz 16. Einziger Wehmutstropfen: Den Sieg bei der 6. Internationalen German Open verpasste sie denkbar knapp und musste sich mit gerade einmal zwei Punkten der Tschechin Zdenka Chromcova geschlagen geben.

#### Lienz - Austragungsort der 6. Internationalen German Open

Lienz war vom 08.08. bis 18.08. der Austragungsort der sechsten internationalen German Open. Insgesamt absolvierten die 84 Piloten aus acht Nationen vier Wertungsflüge zwischen 42 und 87 Kilometern Länge. In dem hochalpinem

Gelände kämpften sie um den höchsten nationalen Titel im Gleitschirmsport und die internationale Wertung.

Nachdem die ersten beiden Tage wetterbedingt abgesagt wurden, besserte sich die Situation und die Piloten starteten in Folge jeden Tag zu einem Wertungsflug, wobei die Organisatoren einen Durchgang aus Sicherheitsgründen wegen hoher Windgeschwindigkeiten stoppten. Am Ende wurden vier Läufe gewertet. „Ich bin glücklich, dass wir endlich wieder eine gültige Deutsche Meisterschaft hatten“, sagte Ligachef Dieter Münchmeyer. „Während der letzten Wettbewerbe verfolgte uns das schlechte Wetter und es kamen keine Flüge zustande. Hier in Lienz war es endlich möglich, vier hochwertige Durchgänge zu fliegen. Vor allem freut es mich aber, dass der Wettbewerb ohne Unfälle zu Ende ging und die österreichische Organisation sehr gut mit uns zusammengearbeitet hat“, sagte Münchmeyer und zog damit ein positives Resümee der 6. Internationalen German Open. ▢

### Wertung

Deutscher Meister 2009 ist Peter Jung gefolgt von Ulli Prinz und Marc Wensauer. Deutsche Meisterin 2009 ist Ewa Wisnierska vor Ewa Korneluk-Guzy und Christine Miller.

#### German Open Overall Herren/Men:

1. Peter Jung (D) Ozone Mantra 09
2. Ulrich Prinz (D) Gin Boomerang 6
3. Marc Wensauer (D) Niviuk Icepeak 3

#### German Open Overall Damen/Ladies:

1. Zdenka Chromcova (CZE) Gradient Avax XC2
2. Ewa Wisnierska (D) Swing WRC
3. Ewa Korneluk-Guzy (D) Sol Tracer



Mehr Informationen zur Deutschen Meisterschaft auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Sport/Gleitschirmszene/Live-Berichte/Int. Deutsche Meisterschaft 2009

## WORLD MASTERS 2009

## Die Fliegenden mit den grauen Haaren

TEXT KONRAD LÜDERS

Manche haben von den grauen Haaren auch nur noch wenige, sind oft weit im Rentenalter und haben endlich viel Zeit zum Fliegen. Schlank geblieben und drahtig geworden schleppen sie ihren Turmlosen oder Starren zum Aufbauplatz und versetzen die behäbigen Touris ins Staunen. Die Alten sind darunter, die das Drachenfliegen auf den Weg gebracht haben und solche, die es spät für sich entdeckt haben. Auch ihre Tradition ist schon alt, sich einmal im Jahr zu treffen und gemeinsam zu wetteifern wie die Jungen. Nicht ohne Stolz wissen sie Ihren Wettbewerb im FAI-Kalender unter „2009 Hang Gliding World Masters“ registriert. Und wenn man auch in diesem Zusammenhang „Master“ nicht mit „Champion“ gleichsetzen sollte – meisterhaft fliegen sie zweifelsohne und brennen für ihren Sport.

In diesem Jahr war der Treffpunkt in Österreich, Bach im Lechtal mit der Jöchelspitze als Startberg. 30 Piloten aus 8 Ländern waren angereist. Das Lechtal ist lang und schmal, die Berge der Allgäuer und Lechtaler Alpen erheben sich steil aus dem Talgrund und schaffen eine bizarre Landschaft. Landwiesen gibt es überall, also keine Probleme beim Tasksetting - bis aufs Wetter. Petrus blies am Trainingstag tüchtig die Backen auf, auch der erste Task musste am folgenden Montag abgebrochen werden.

Es gibt am Dienstag zwar noch Seitenwind, der stört aber vorerst nicht. Es sind die Piloten, die sich gegenseitig behindern. Eifrig um beste Ausgangspositionen bemüht, waren viele Teilnehmer schon sehr früh auf den Berg gefahren und haben ganz dicht um die Startrampe herum aufgebaut. Die vorne Stehenden haben aber gar keine Lust, gleich nach Fensteröffnung zu starten. Weshalb eine Stunde nur so herumfliegen, bevor es los geht?? Bei den Alten ticken die Uhren halt etwas anders. So vergeht erst einmal viel Zeit, bis Volker Kastenhuber sich als Chef durchsetzen kann. Dann wird noch zügig gestartet, bis der Seitenwind über die Thermik gesiegt hat und es leider ziemlich viele Piloten nicht mehr schaffen rauszukommen. Ein Stockwerk höher sind die Bedingungen durchaus freundlich. Es gibt leidlich gute Thermik und



eine grandiose Aussicht über die Gipfel der Lechtaler Alpen. Allmählich trudeln die Teilnehmer am Landeplatz ein. Ganz schaffen die Aufgabe aber nur Johann Sulzbacher (Vorjahressieger der Österreichischen Staatsmeisterschaften!) und der Ruhpoldinger Georg Weinzierl. Bei den Starren hat nur der Norddeutsche Helmut Wilms im Startfenster eine startbare Phase nutzen können, dort war also keine Wertung möglich.

Nicht nur viele Teilnehmer haben ihre Familie dabei, auch Volker Kastenhuber, der seine reizende Tochter Katrin nebst Schwiegersohnanwärter Andi mit Koordination und Auswertung betraut hat. Das funktioniert auch reibungslos. Den leiblichen Bedürfnissen messen ältere Menschen erfahrungsgemäß eine größere Bedeutung bei. Gemeinsames Abendessen, z.B. im gehobenen Ambiente eines Forellenhofs, findet großen Zuspruch, aber auch Nudeln aus dem großen Kochtopf am Landeplatz erweisen sich als Renner.

Der Mittwoch wird Petrus zuschulden zur Streichmasse, aber tags darauf fahren wir frohen Mutes wieder auf die Jöchelspitze. Diesmal gibt es eine akzeptierte Startgasse, disziplinierte Starter, alle starten und können aufdrehen. Die Streckenführung gleicht der vom ersten Durchgang, wird aber auf 85 km aufgeweitet und bein-

haltet einen Sprung auf die Südseite des Lechtals. Mit einer Basis nur knapp über Kammhöhe und lebhaftem Ostwind erweist sich die Aufgabe als anspruchsvoll. Kommt man einmal unter Grathöhe, hat man schon fast verspielt. Georg Weinzierl beweist wieder einmal seine Klasse und segelt nach 2 Stunden ins Ziel. Nur noch ein Teilnehmer, der Italiener Carlo Marcello schafft die Aufgabe und kämpft sich in über 4 Stunden regelrecht durch. Bei den Starrflüglern gibt es drei Zielflieger. Mit kurzen Zeitabständen schweben Thomas Paulik, Josef Harb und Helmut Wilms auf dem Landeplatz ein. Das ist gleichzeitig der Endstand in dieser Klasse, denn der Freitag beginnt mit Regen und die Prognose ist grottenschlecht. Also werden die Regenschirme aufgeklappt, um die Sieger zu ehren. Bei den Flexiblen gewinnt Georg Weinzierl vor Johann Sulzbacher und Thomas Schreck. Nicht ohne Genugtuung kann Volker Kastenhuber einen unfallfreien Wettbewerb konstatieren und wir danken ihm und seiner Crew so herzlich und engagiert für die vorzügliche Organisation, dass sie bereitwillig die Planung für 2010 übernehmen. Wohin wird es dann zum Fliegen gehen? Wir versichern aber schon jetzt, dass wir wieder dabei sein werden und andere Graue mitbringen. ▽

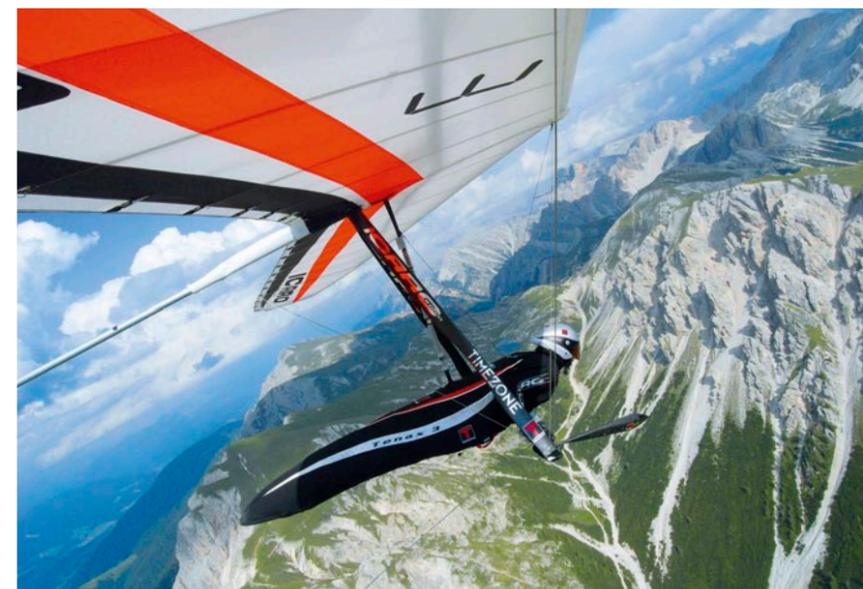
## Wertung

## Flexible Drachen

1. Georg Weinzierl (D), ICARO Laminar Z9
2. Johann Sulzbacher (A), Moyes Litespeed 4
3. Thomas Schreck (D), Moyes Litespeed S3,5

## Starrflügler

1. Thomas Paulik (D), AIR Atos VQ
2. Josef Harb (A), AIR Atos VR
3. Helmut Wilms (D), Flight Design Ghostbuster



## Internationale Wettbewerbe im Drachenfliegen

## Ager Open - VOR-EM 2009

Die Vor-EM in Ager/Spanien vom 11. – 18. Juli 2009 gewinnt Blay Olmos (ESP) vor Martin Härri (CHE) und Carl Wallbank (GBR). Tim Grabowski belegt als bester deutscher Pilot Platz 25. In der Damenwertung belegt Corinna Schwiegershausen Platz 2 hinter Kathleen Rigg (GBR). Monique Werner belegt Rang 3.

## British Open 2009

Bei den British Open 2009 (19. – 25. Juli 2009) siegte der Russe Vladimir Leuskov vor Dave Shields und Bruce Kavanag (beide GBR). Bester Deutscher wurde Jonas Blecher auf Rang 16. Markus Ebenfeld belegt Rang 18 und Konrad Schwab Rang 20. Bei den Damen gewinnt Natalia Petrova vor Julia Kucherenko (beide RUS) und Jamie Shelden (DEU).

## Croatian Open 2009

Die Croatian Open 2009 fand vom 27. Juli – 1. August 2009 in Buzet/Istrien statt. Alan Sattler (SLO) gewinnt vor Dan Vyhalnik und Miroslav Cap (beide CZE). Beste Dame wurde Christa Aichner vor Regina Glas und Nicola Demmeler.

## Cucco Trophy 2009

Die Cucco Trophy 2009 fand vom 2. - 8. August 2009 in Sigillo statt. Gesamtsieger wurde Alex Ploner (ITA) vor Primoz Gricar (SLO) und Davide Guiducci (ITA). Gerd Dönhuber belegt den 7. Platz. Bei den Damen gewinnt Carol Tobler (CHE) vor Regina Glas und Christa Aichner.

## Dutch Open 2009 – Markus Ebenfeld auf Rang 3

Bei den Dutch Open 2009 in Larnage vom 2.- 10. August 2009, belegte Markus Ebenfeld den 3. Platz hinter Malcolm Brown (GBR) und Koos de Keijzer (NDL). 47 Teilnehmer aus 9 Nationen nahmen an diesem Wettbewerb teil.

## Slowenien Open 2009 – Gerd Dönhuber auf Rang 3

Der Traunsteiner Gerd Dönhuber belegt bei den Slowenien Open, 16. – 22. August 2009 in Tolmin den 3. Platz hinter Primoz Gricar (SLO) und Tom Weissenberger (AUT). Christa Aichner belegt bei den Damen Rang 3 hinter Julia Burlachenko (UKR) und Eugenyia Laritskaya (RUS).

## Italien Open 2009

Alex Ploner (ITA) gewinnt die Italien Open 2009 in Parma vor Elio Cataldi und Christian Ciech (beide ITA). Bester Deutscher wird Heiko Tandeter auf Rang 11. Monique Werner belegt Rang 2 in der Damenwertung hinter Carol Tobler (CHE) und vor Mirella Frizo (ITA).

Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Wettbewerbszene Drachen.

## 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](http://www.dhv.de), E-Mail DHV: [dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99,

Mitgliederservice/Versicherung: 08022/9675-0, E-Mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

Ausbildung: 08022/9675-30, E-Mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

Sport: 08022/9675-50, Info-phon: 08022/9675-55, E-Mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

Jugend: [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10, E-Mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

DHV-Shop: 08022/9675-0, E-Mail: [shop@dhv.de](mailto:shop@dhv.de)

Technik: 08022/9675-40, E-Mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

Öffentlichkeitsarbeit 08022/9675-62, E-Mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de),

Sicherheit 08022/9675-32 E-Mail: [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de).

Redaktion: Klaus Tänzler (verantwortlich), Benedikt Liebermeister, Gestaltung und Anzeigen: Renate Miller ([renate@miller-grafik.de](mailto:renate@miller-grafik.de)). Anzeigen: Gerhard Peter ([anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de), Mobil: 0173-2866494)

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwanitz, Karl Slezak, Fredegar Tommek

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](http://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: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

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

Auflage: 35.000

Titel: Andreas Becker



FOTO HANS CHRISTIAN BARÜSKE

Mit UL-Schlepp geht's flott in die Luft

## GERMAN FLATLANDS DRACHEN

## Kilometerjagd aus der Winde

TEXT BERND WACHOWSKI

Als der August vor der Tür stand, fanden vom 27.7. bis 31.7.2009 die diesjährigen German Flatlands 2009 HG statt. Im Alten Lager [www.dcb.org/startseite.html](http://www.dcb.org/startseite.html), einem ehemaligen russischen Militärflugplatz südlich Berlins, trafen sich 35 Piloten aus 4 Ländern, unter denen wir auch die Königliche Ostwestfälisch-Lippische Nationalmannschaft begrüßen konnten. Erstmals dabei war auch eine russische Delegation auf sozusagen ehemaligem heimatlichen Grund und Boden – eine, wie sich zeigen sollte, recht glückliche Verquickung.

Montag. Angekündigte recht stabile Verhältnisse mit Warmluftadvektion und geringen Arbeitshöhen. 54,4 km Flug nach Brandenburg. 7 Starre und 8 Flexis standen am Ende im Ziel.

Dienstag. Wind aus Nord-West. Nach einem schwachen Kaltfrontdurchgang bessere thermische Bedingungen als am Vortag. Zielflug über 101,4 km auf den nahe Hoyerswerda gelegenen Segelflugplatz bei Nardt. 9 Flexis und 9 Starre fanden sich dort ein.

Mittwoch. Südwind mit anfänglicher Cumulusthermik, blau werdend. Aufgabe nach Norden unter Einbeziehung einer Wende beim Segelflugplatz Lüsse. Ziel auf dem 112,5 km entfernten Flugplatz Kyritz. 6 Flexis und 5 Starre erreichten diesmal das Ziel.

Donnerstag. Pause wegen hoher Windge-

schwindigkeiten in der Höhe und am Boden.

Freitag. Ein schwacher Wind in der Höhe lässt die Pilotensprecher von einer geschlossenen Aufgabe nicht nur träumen: Nach Diskussion in erweitertem Kreis verliert der Charme eines Dreiecks gegen die Möglichkeit einer langen Flugdistanz, also 114 km nach Wellmitz an der polnischen Grenze. Der Wind ist doch wie angekündigt schwach und so dümpeln unsere Asse dem Ziel entgegen; nur 4 von allen, gerecht verteilt auf die Klassen, erreichen den Ort. Infos <http://flatlands.dcb.org/HG2009/HG2009.shtml>.

Am Ende gewinnt Lukas Bader die Flexi-Wertung vor der russischen Delegation, also Artur Dzamikhov und Julia Kucherenko. Bei den Star-

ren gewinnt Peter Friedemann vor Raffael „Raffa“ Burri und Rob van Rijnbach. Die Ostdeutsche gewinnt Lukas Bader vor Wolfgang Nisser und Volmar Kienöl. Und die Norddeutsche wird auf den ersten drei Plätzen dominiert von den Königlichen Thermikschnüfflern Detlef Meier, Bernd Ottempohl und Bernd Meier.

Gratulation an die Sieger und Platzierten, Dank an alle Teilnehmer und natürlich an die ungenannten Helfer am Boden und in der Luft. Es war ein schöner Wettbewerb mit durchweg gut fliegbaren Bedingungen und einem Veranstalter, der wieder einmal das Potential des Platzes und die Effektivität des vorhandenen UL-Schlepps unter Beweis stellen konnte. ▢



Die Teilnehmer der Drachen-Flatlands

## GERMAN FLATLANDS GLEITSCHIRM

## DCB-Piloten setzen sich durch

TEXT BJÖRN BERLE

Zum vierten Mal hatten sich diesmal 54 Piloten aus ganz Deutschland beim DCB zum Wettkampf angemeldet. Es standen wieder sechs Winden zur Verfügung, um damit die Piloten für die ost- und norddeutschen Landesmeisterschaften sowie den letzten German Cup Durchgang in den Brandenburger Himmel zu bringen. Am ersten Tag montags war kein Task möglich. Am Dienstag konnte der erste Task über 63,1 km mit einer Wende nach rund 2/3 der Strecke angesetzt werden. Die ersten auf Strecke hatten hier viel Mühe und mussten nach jedem Aufdrehen wieder quer zum Wind vorhalten, um die Wende nicht zu verpassen. Robert Bernat war mit seinem U4 Proto früh unterwegs und legte eine gute Zeit hin. Die besser werdenden Bedingungen nutzte die später gestartete Gabi Urban, um mit ihrem Nova Mentor auf einer nördlicheren Route den Wendepunkt direkter und damit das Ziel drei Minuten schneller als Robert zu erreichen. 17 Teilnehmer erreichten das Ziel.

Der zweite Task ging über 70 km nach Köthen. Wie von den Locals vorhergesagt war die Elbe, die dort in spitzem Winkel zur Flugroute verläuft, mit ihren weitreichenden Feuchtgebieten ein „Saufloch“ und für viele Piloten ein zu großes Hindernis. Florian Maiwald fand am besten

durch oder um die Absaufgebiete bis ins Ziel und gewann den Task. Mit Lokalmatador Rene Pauly und dem jungen Martin Serner standen heute nur drei Piloten im Ziel. Florian übernahm mit diesem Tagessieg die Gesamtwertung vor den DCB-Piloten Rene und Robert. Abends gab es zum alljährlichen Büfett eine dreiköpfige Band, die mal so richtig abrockte und alle begeisterte. Da sprach keiner mehr übers Fliegen, das Freibier schmeckte und die Welt war in Ordnung.

Wegen mäßiger Thermikvorhersagen wurde am Donnerstag eine relativ kurze Aufgabe mit 58 km mit Landepunkt Zerbst gewählt. Schon die ersten Schlepps deuteten an, dass der Thermik die Vorhersagen egal sind und es ein grandioser Flugtag wird. Am Ende sorgten 32 Piloten im Ziel für Umsatz bei der Bahn und dauerbesetzt unter der Rückholernummer. Nationalmannschaftspilot Robert konnte heute seine Wettkampferfahrung voll ausspielen und gewann mit 18 Minuten Vorsprung den Task. Damit übernahm er auch die Führung in der Gesamtwertung.

Motiviert durch die Ergebnisse vom Vortag wurde am Freitag eine Aufgabe über knapp 100 km nach Stendal ausgeschrieben. Erst nach und nach bauten im heute stärkeren Wind eini-

ge Piloten Höhe auf, wobei man aus dem Startzylinder getrieben wurde. Wer keinen „anständigen“ Bart fand, flog wieder zurück, musste sich aber hinten einreihen. Zwei Stunden nach Fensteröffnung rissen thermisch bedingte Böen kurz hintereinander zwei Piloten am Startplatz nach hinten. Beim Versuch zu helfen verletzten sich zwei Leute. Deshalb entschied sich Wettbewerbsleiter Henry Maek zum Schließen des Fensters. Bis nach etwa 45 Minuten wieder gestartet werden durfte, ließen größere Abschattungen nur noch wenige Piloten auf Strecke. Neun Piloten kämpften sich ins Ziel, Robert als einer der letzten Starter vor der Unterbrechung ließ sich die Führung mit einem „Tausender“ nicht mehr nehmen. Seine Clubkameraden Hagen und Rene setzten ihre Ortskenntnisse um und vervollständigten mit den Plätzen vier und fünf das gute Ergebnis der DCB-Piloten. Ralf Kopp schoss an diesem Tag den Vogel ab, als er als Erster im Ziel nicht landen wollte und den Flug erst nach 220 km beendete. Die vielen weiten Flüge und die gute Organisation durch den DCB werden sicher auch nächstes Jahr wieder viele Piloten zu den Flatlands locken. Eine rundum gelungene Veranstaltung, die sich dank der vielen ungenannten Helfer des DCB und befreundeter Vereine voll etabliert hat. ▢



Aircross U4 im Schlepp

Von links: Walter Hagen, Gaby Urban, Ralf Kopp, Uwe Tillmann, Rene Pauly, Florian Maywald, vorne Robert Bernat

## Berufsunfähigkeitsschutz EGO: Wir geben Ihnen sicheren Halt.

# HDI GERLING

**EGO von HDI-Gerling:**  
Berufsunfähigkeitsschutz für  
DHV-Mitglieder inklusive  
Absicherung des Flugrisikos.



### 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](mailto:thomas.ingerl@hdi-gerling.de) oder Hans-Christian Zimmerhäckel, [hans-christian.zimmerhaeckel@hdi-gerling.de](mailto: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](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2009, HDI Gerling

### 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 berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

#### Vereins-Haftpflicht

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

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

#### Veranstalter-Haftpflicht

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

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

#### Boden-Unfall für Startleiter

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

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

#### 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.

#### Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
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 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 kostenlos

#### Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €  
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, 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 Voraussetzung.

#### Startleiter-Haftpflicht

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

#### Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
18,60 €

### 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.

#### 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



# GEWINNT!

Foto: Michael Neukum

### Unsere 3 Gewinner



Hans  
Walcher

Torsten  
Hahne

Jörg  
Zitzmann

**Die 3** ist seit jeher eine magische Zahl.  
Man denke an die 3 Könige aus dem Morgenland, die 3 Musketiere  
oder die 3 von der Tankstelle...  
Im Jahr 2009 fügt skywalk dem weitere Bedeutungen hinzu:

**Der CAYENNE3 belegt im DHV OLC in der Sportklasse die ersten 3 Ränge!**  
Und das als erster Sportklasse-Schirm mit echter 3-Leinen Technologie.

Hans Walcher, Torsten Hahne und Jörg Zitzmann verweisen mit überlegenem Vorsprung die Konkurrenz auf die Plätze. Wir gratulieren zu diesem sensationellen Erfolg.  
Und wie wenn das nicht schon genug wäre..., punktet Oliver Teubert mit seinem C3 in der offenen Klasse auf Platz 5 und wäre in der Sportklasse auf Platz 2 gelandet!  
Zudem platzieren sich noch 4 weitere C3 Piloten in den Top 15 der Sportklasse!  
Das hat zwar nichts mehr mit der 3 zu tun, muss ja aber trotzdem gesagt sein...!

Sensationell was ihr hier geleistet habt, liebe Piloten. Das gesamt skywalk Team ist mächtig stolz auf Euch!

Aber wir dürfen auch stolz auf uns sein, der CAYENNE3 hat damit seine herausragende Klasse deutlich unter Beweis gestellt. Wir haben also gute Arbeit geleistet.

Der CAYENNE3, entwickelt und gebaut aus Leidenschaft, geschaffen zum entspannten Kilometerfressen - und zum Gewinnen der OLC Wertung.



**JET FLAP**  
TECHNOLOGY

## AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN



**ARRIBA**  
JET FLAP lightweight glider - LTF 1-2

**MESCAL2**  
JET FLAP fun cruiser - LTF 1

**TEQUILA2**  
JET FLAP freerider - LTF 1-2

**CHILI**  
JET FLAP high-end freerider - LTF 1-2

**CAYENNE3**  
JET FLAP sportster - LTF 2

**POISON2**  
JET FLAP race carver - LTF 2-3

**JOINT2**  
JET FLAP biplace - LTF 1-2

**MOJITO.HY**  
JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/LTF

**SCOTCH.HY**  
JET FLAP motor- & mountain-glider - DULV/LTF

**VENOM**  
JET FLAP advanced motor-glider

skywalk GmbH & Co. KG  
Bahnhofstraße 110  
83224 Grassau  
Fon: +49 (0) 86 41 - 69 48 40  
info@skywalk.info

Mehr Info unter:  
[www.skywalk.info](http://www.skywalk.info)

# skywalk