www.dhv.de

Dezember/Januar 2010/2011

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

167

DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

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

GlideZeit Flugschule Tübingen
Albertstraße 3
72074 Tübingen
Tel: 07071-959944
Fax: 07071-959938
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Gleitschirmschule Tegernsee GmbH
Tegernseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel: 08022-2556
Fax: 08022-2584
www.gleitschirmschule-tegernsee.de
info@gleitschirmschule-tegernsee.de

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

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH
Am Bildstock 10
Sieblos
36163 Poppenhausen
Tel: 06654-7548
Fax: 06654-8296
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com

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

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

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

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

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

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

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

Flatland Paragliding
Karlstraße 6
40764 Langenfeld
Tel: 02173-977703
Fax: 02173-977705
www.flatland-paragliding.de
info@flatland-paragliding.de

Drachen & Gleitschirmschule Skytec
Langackerweg 7
79115 Freiburg
Tel: 0761-4766391
Fax: 0761-4562892
www.skytec.de
info@skytec.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH
Am Sandbichl 10
87669 Rieden am Forggensee
Tel: 08362-37038,
Fax: 08362-38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de

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

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

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

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

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

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

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

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

INHALT

INFO 167 - DEZEMBER/JANUAR 2010/2011

04 **Wichtig – neu - kurz**

12 **Down Under**
Fluggebiete zwischen Brisbane und Sydney

18 **Winterliche Fluggebiete**
Drei Berge zur Auswahl

22 **Regionalversammlungen**
Der DHV vor Ort

26 **Helmkamera GoPro**
Außergewöhnliche Perspektiven

28 **Der neue VR-10**
Ein Erfahrungsbericht

30 **Mondthermik in der Polarnacht**
Fliegen bei Eiseskälte

32 **Hello Mr. Sepp**
Porträt einer Legende

36 **Drachen-Unfallberichte 2009**

41 **NfgH**
HG-Windenführer

42 **Wo einem der Wind kein X für ein U vormacht**
Schlüsselstellen in den Ostalpen

46 **Freestyle**
Nur was für Verrückte?

54 **Vom Rand der Welt**
Fliegen auf La Palma

58 **Wetterphänomene**
Hinweise zur Erkennung

64 **Vereine und Briefe**
Nachrichten von den Vereinen

70 **20 Gründe das Fliegen zu lieben**
Eine Liebeserklärung

74 **Fliegen in China**
Mit dem Kurzpackdrachen unterwegs

78 **Fliegen wie ein Derwisch**
Türkische Fluggebietseinweihung

81 **DHV-Jugend**
Was los im Zillertal

86 **DHV-XC**
Endergebnisse, Fazit und Interviews

94 **Wettbewerbe**
PWC-Finale
Nachrichten und Meldungen

06 Neu auf dem Markt
52 Shop
82 Testberichte
97 Impressum
99 Versicherungsprogramm

Titel: Alex Ploner in den Dolomiten

+++ www.dhv.de +++

DHV-Newsletter

Aktualität, Fakten und multimediales Erleben sind die Stärken der DHV-Homepage.
Damit Ihr in Zukunft immer im Bilde seid, schreibt Euch bei unserem Newsletter ein. 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 Produktshow für den, der wissen will, was Neu auf dem Markt ist!

Travel&Training

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

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.

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.

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

Flugschule Hirondelle
Trainingsleiter Kai Ehrenfried
Trainingsgebiet: Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-hirondelle.de
info@fs-hirondelle.de

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

Flugschule Chiemsee
Trainingsleiter Wolfgang Marxt
Trainingsgebiet: Bohinji-See/Slowenien
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de

Habis Flugsport
Trainingsleiter Fabian Schreiner
Trainingsgebiet: Vierwaldstätter See/Schweiz
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de

Flugschule Martin Mergenthaler/Paragliding Academy
Trainingsleiter Chris Geist
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com

Flugzentrum Bayerwald/Airsthetik
Trainingsleiter Ralf Reiter
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de
www.airsthetik.at , office@airsthetik.at

Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute
Trainingsgebiet: Achensee/Österreich
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at

Sky Club Austria
Walter Schrempf
Trainingsleiter Walter Schrempf
Trainingsgebiet: Hallstädter See
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Hans Moitzi
Trainingsgebiet: Idrosee/Italien, Monaco
www.aufwind.at
info@aufwind.at

DHV-Fotowettbewerb 2010

Endspurt

Noch bis Ende des Jahres sind Einsendungen zum diesjährigen Fotowettbewerb möglich. Die Ausschreibung findet ihr auf www.dhv.de unter den News vom 29.10.10 (Suchwort Fotowettbewerb 2010 eingeben).
Einsendeschluss ist der 31.12.2010. Wir freuen uns auf eure schönen Bilder.

Rechtsberatung

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

Schleppauskünfte

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

DHV-Info

Jetzt als pdf

Ab jetzt gibt es alle DHV-Infos bis zum Jahr 2000 als pdf auf www.dhv.de zum Downloaden. Damit steht allen DHV-Mitgliedern ein umfangreiches Archiv an interessanten Artikeln zu den Themen Flugtechnik, Reisen und Fluggebieten usw. zur Verfügung. Im Laufe der Zeit werden wir die pdf's noch bis zur Ausgabe Nr. 1 ergänzen.

Neues App

DHV-Geländedatenbank als kostenloses „App"

Die DHV-Geländedatenbank gibt es jetzt als kostenloses „App" für das iphone zum Herunterladen (www.where2fly.ch). Mittlerweile bietet die Geländedatenbank eine umfangreiche Übersicht über knapp 2.000 Fluggebiete in Deutschland und den Alpen. Darunter nicht nur die bekannten Gelände wie der Tegelberg oder die Emberger Alm, sondern auch viele weniger bekannte Fluggelände, die darauf warten, von dir entdeckt zu werden. Dank eurer tatkräftigen Mithilfe wächst der Informationsgehalt der Datenbank täglich. Schickt uns deshalb weiterhin eure Fotos, Videos, Informationen und Erfahrungen an gelaendeinfo@dhv.de. Wir freuen uns über jeden Beitrag!

Thermik Messe am 12. Februar 2011

Symposium E-Aufstieg auf der Thermikmesse

Statt zum Saisonabschluss findet jetzt die THERMIK im zeitigen Frühjahr statt. Termin: 12. Februar 2011 ab 10:00 Uhr in der Messehalle Sindelfingen mit Herstellern, Flugschulen und DHV. Auf der Messe findet auch das DHV Fachsymposium „E-Aufstieg für Hängegleiter und Gleitsegel" statt. Anlässlich der Podiumsdiskussion werden die neu entwickelten E-Aufstiegshilfen von Skywalk und Charly Produkte sowie der bekannte e-Lift von Toni Roth vorgestellt. Visionen und Fakten werden erläutert und diskutiert. Moderation: DHV-Vorsitzender Charlie Jöst. Info zur Thermikmesse unter www.thermik-messe.de

Neue Fliegerzeitschrift

Flugpost

Ab 1.1.2011 wird Daniel Roßmann, Redakteur der ehemaligen „Flugpost", eine neue Flieger-Zeitschrift herausgeben. Mit einem neuen Team wird es die „Flugpost" mit anderem Namen und mehr Inhalt geben. Das Magazin erscheint dann viermal im Jahr mit mindestens 32 Seiten. Der Name wird erst im nächsten Jahr bekannt gegeben. Mehr Infos über ein Abonnement etc. unter www.dieflugpost.at

Stubai Cup 2011

Testival und Messe

Vom 18. bis 20. März lädt der Parafly Club Stubai zum 20. Stubai Cup ein. Im Flypark Stubai steht der Startplatz Elfer in Neustift mit den schnellen 8er Gondeln und der Startplatz Kreuzjoch auf der Schlick 2000 in Fulpmes zur Verfügung. Der neue, große Eventlandeplatz liegt direkt vor der Flugschule Parafly und dem Alpen-Paragliding-Center. Die Open Air Messe findet am Landeplatz Neustift statt. Dort werden die Aussteller ihre neuesten Gleitschirme und Gurtzeuge präsentieren. Mehr Info unter www.parafly-stubai.at

Neu mit DHV-Musterprüfung - Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de in Technik

Skywalk Join't 2

Der Gleitschirm Join't 2 des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit der Klassifizierung B nach den LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org

Cumuliz

my passion goes fashion

Endlich sind sie da, die T-Shirts für Girls. Unter dem Motto „Fliegen wie ein Mädchen" entsteht bei Cumuliz gerade eine Gleitschirm-Damen-Kollektion. Vorbei sind die Zeiten der unförmigen Bekleidungsstücke für Damen. Im modisch taillierten Damen Shirt präsentiert Ex-Weltcup Pilotin Elisabeth Rauchenberger das erste Motiv ihrer Kollektion. Preis: 23.- Euro. Auf Wunsch gibt's natürlich auch Herrenshirts. Erhältlich auf der Homepage von Elisabeth Rauchenberger - www.cumuliz.com

Lernen beim Profi

„Die Flugschule" von Ewa Wisnierska

Gleitschirm Champion Ewa Wisnierska, eine der erfolgreichsten Wettkampf-Pilotinnen, hat sich entschlossen, in ihrer eigenen DHV-zertifizierten Flugschule ihren Erfahrungsschatz an andere weiterzugeben. Schwerpunkt im Programm sind zunächst qualifizierte Fortbildungen wie B-Schein-Ausbildung, Thermik- und Streckenflugseminare sowie weltweite Gleitschirm-Flugreisen. Das Angebot richtet sich zunächst an Pilotinnen und Piloten mit A-Lizenz und konzentriert sich auf Thermik- und Streckenfliegen. Weitere Infos unter www.die-flugschule.com oder www.EwaWisnierska.com

Neu

Kielgelenk für Drachen

Eine Möglichkeit um eine stabile Aufbauposition von Drachen zu gewährleisten, bietet das Kielgelenk der österreichischen Firma Flugsportservice.at. Somit können Beschädigungen am Drachen durch Umkippen vermieden und bequemes Aufbauen sichergestellt werden. Nähere Infos und Bestellung unter www.flugsportservice.at

Drachenfliegen

Neuer Kalender 2011

Der Hanggliding Calendar 2011 erscheint heuer erstmalig im Offset-Druck. Der A3 Kalender wurde mit Fotos von Freizeitfliegern und Wettbewerbspiloten aus der ganzen Welt zusammengestellt. Jedes Foto enthält den Namen des Drachenfliegers, Aufnahmeort und Fotografen. Dieses wunderschöne Produkt ist DER Kalender 2011 für zu Hause, am Arbeitsplatz, im Büro. Der Versand erfolgt als Paket in einer verstärkten Hartkartontasche, so dass Transportschäden nicht auftreten und der Kalender sich nicht rollt. Produziert wurde der Kalender von Sander van Schaik, SvS Design, Niederlande. Erhältlich im Online-Shop auf www.drachenfliegenlernen.de

Streckenflug

DHV-XC 2010 auf DVD und Bluray

Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 gibt es jetzt auf DVD. Filmemacher Charlie Jöst hat den Wettbewerb mit seinen Videokameras begleitet - hautnah und spannend. Mit beeindruckenden Bildern und Reportagen aus der Luft über Deutschland und den faszinierenden Dolomiten. Erhältlich im DHV Shop (S. 52) oder im DHV-Online Shop: www.dhv-shop.de. DVD-Preis 15,50 €, Bluray-Preis: 25,50 €

Trail Blaze

Der ultraleichte zusammenklappbare Trekkingstock

„Walk and Fly" – aber die Stöcke finden im Gurtzeug keinen Platz? Jeder „Para-Hiker" kennt dieses Problem. Die Lösung: Trail Blaze, der handliche, zusammenklappbare Trekkingstock mit dem unglaublich kleinen Packmaß von 33 cm Länge und einem Gewicht von nur 118 Gramm. Die Ausstattung umfasst eine trekkingtaugliche Spitze, Kunststoff-Schutzkappen für Passagen auf Asphalt, aufsteckbare Tourenteller (60 mm), Schaumstoffgriff mit schweißdurchlässigem Bezug, Netzsäckchen für Transport und Lagerung. Mehr Infos unter www.trail-blaze.de und www.flug-schule-hochries.de

3. Auflage

„Das Thermikbuch"

Rechtzeitig zu Weihnachten bringt Burki Martens die um 32 Seiten erweiterte und überarbeitete Neuauflage seines Bestsellers auf den Markt. In der zweiten Auflage kamen bereits 50 Seiten hinzu, nun gibt es obendrein viele interessante Gastartikel von erfolgreichen Thermik- und Streckenfliegern. Es schreiben Tom Weissenberger, Oliver Teubert, Daniel Tyrkas und viele weitere über spezielle Themen zu ihren Fachgebieten. Die Hardcover Ausgabe hat 302 Seiten, über 600 Bilder und Zeichnungen, wovon ca. 150 neu sind. Es kostet 39,95 € und ist im DHV-Shop.de erhältlich, Infos unter www.Thermikwolke.de

Neues Modell

Advance Helm Cap

An kälteren Tagen oder auf längeren Flügen würden wir sie nie mehr hergeben wollen, die isolierende Schicht unter dem Helm, welche weich und warm unseren Kopf umschmiegt. Das Advance Helm Cap wurde im Schnitt auf die speziellen Bedürfnisse der Gleitschirmpiloten angepasst. Es trägt sich unter dem Helm höchst angenehm und garantiert ein ausgeglichenes Klima auf langen Flügen. Empfohlener Verkaufspreis: EUR 24.- / CHF 39.-, erhältlich bei allen Advance-Vertriebspartnern oder direkt per Mail an info@advance.ch

ICARO

Comfort Pack

Luxuriöser, ergonomischer Gleitschirm-Rucksack von Icaro Paragliders in zwei Größen. Der Packsack eines Gleitschirms ist zwar nicht für den Flugbetrieb wichtig, wohl aber für den Weg zum Startplatz. Deshalb hat der Comfort Pack ein perfektes Tragesystem und eine ausgeklügelte Vorrichtung, um den Inhalt so zu komprimieren, dass nichts mehr verrutschen kann. Das Material ist so robust, dass es selbst die Strapazen der Gepäckverladung am Flughafen schadlos übersteht. Die bewährten Reißverschlüsse können mit einem Vorhängeschloss gesichert werden. Damit auch das Design stimmt, wurde das neue Edelweiß-Logo mit modernster Sticktechnik aufgenäht. Nähere Infos unter www.icaro-wings.de

Warme Finger

Finsterwalder & Charly Handfairings

Die beliebten heizbaren Handfairings für die Drachensteuerbügel-Basis sind wieder lieferbar. Da man leicht hinein- und hinausschlüpfen kann, funktioniert das Umgreifen beim Start/Landung und die Instrumentenbedienung während des Flugs problemlos. Im Winter verwendet man sie in Kombination mit dünnen Innenhandschuhen. Außerdem sind im Bereich der Finger Innentaschen für Aktivkohle-Heizpacks angebracht, die selbst bei arktischer Kälte bis zu sechs Stunden lang für angenehme Wärme sorgen. In einer speziellen Ausführung sind die Finsterwalder & Charly Neopren-Handfairings auch für profilierte Carbon-Speedbars erhältlich. Zu bestellen bei eurer Flugschule oder unter http://shop.finsterwalder-charly.de

Anzeigen

Das Erholungs - und Urlaubsgebiet Thülsfelder Talsperre im Oldenburger Münsterland ist eines der schönsten Regionen Norddeutschlands. Hier sind Flüge mit Gleitschirmen und Drachen von mehreren Stunden und großen Entfernungen möglich. Es wird deshalb für dieses wirtschaftlich attraktive Fluggebiet eine/n:

Flugschule / o. Fluglehrer m/w gesucht (Gleitschirm)

Kontaktperson: Harro Gerund
Wildenlohsdamm 24 A • D - 26188 Edewecht
04486 - 6169 oder 0172 - 4316572 • harro.gerund@t-online.de

Die schönsten Fluggebiete der mittleren und östlichen Alpen.

Info: Thermikwolke.de

Im Film gibt es zusätzlich detailierte Infos zu Thermik, Strecke, Talwind, Gefahren, Sonstiges ...

Gutscheine im Wert von über 100,-€!

Der Bestseller „Das Thermikbuch" ist in 7 Sprachen erhältlich! Die um 32 Seiten erweiterte 3. Neuauflage ist ab sofort erhältlich!!!
Der Streckenflugbuch-Bestseller ist weiterhin erhältlich. Es ist das Standardwerk für jeden Streckenflieger. Viele Infos und Probelesen unter:
www.Thermikwolke.de
Tel: +49-8042-3934

Frohe Weihnachten
und Happy Landings 2011
wünscht Euch
das DHV-Team

Foto: Martin Scheel in den Dolomiten

Soaren am Long Reef

FLIEGEN AM ANDEREN ENDE DER WELT

Down Under

Fluggebiete zwischen Brisbane und Sydney an der Ostküste Australiens

TEXT UND FOTOS BURKHARD MARTENS UND NINA-RENATE BRÜMMER

FLUGGEBIET | AUSTRALIEN

Newcastle

Wir wollten den Winter verkürzen und was liegt da näher als ein paar Wochen in Australien zu verbringen. Ausschließlich Gleitschirmfliegen wollten wir aber nicht. So starteten wir mit Zwischenstopp über Singapur nach Cairns im Nordosten und tingelten langsam Richtung Sydney im Südosten von Australien. In Singapur gibt es im Flughafen ein Hotel mit Open Air Swimmingpool. Es tut gut, hier zu entspannen und die Füße im warmen Wasser auszustrecken, bevor es wieder in den Flieger geht. Schwüle Hitze empfing uns in Cairns, hier ist alles grün und das Wasser heiß. Wir schnorchelten in Cairns um die vorgelagerte Insel Green Island herum, Rochen, Ammenhaie und Schildkröten waren neben vielen anderen bunten Fischen zu bewundern. Von Gladstone aus besuchten wir drei Tage Heron Island. Hier legen im Januar täglich hunderte Schildkröten nachts ihre Eier ab. Es sieht am Strand aus wie auf einem Schlachtfeld, alles umgegraben. Es ist lustig zu sehen, wie die kleinen Schildkröten nachts zum Wasser watscheln.

Soaring am Rainbow Beach

150 km nördlich von Brisbane dann unser erstes Fluggebiet. Rainbow Beach war uns aus unserem letzten Urlaub noch in genialer Erinnerung, hatten wir hier doch unseren beeindruckendsten Soaringflug überhaupt. Es ging damals an der 150 m hohen und 12 Kilometer langen Flanke 600 m hoch. Das ruhige Steiggebiet war in dieser Höhe der Kante weit vorgelagert, wir soarten über dem Meer und konnten es kaum fassen. Dieses Jahr kam der Wind leider eher von der Seite, aber zum Spielen hat es leicht gereicht. Mit dem Wohnmobil ist man in Australien extrem flexibel, die 100 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung sollte man einhalten. Als ich mit 113 Km/h vom entgegen kommenden (!) Polizeiauto gemessen wurde, war ich baff, als der Polizist mich ganz besorgt fragte, ob es einen Grund gäbe, dass ich so „speedete“. Mit 200 A$ Strafe war es nicht gerade ein Schnäppchen. Man kann hier fast überall problemlos übernachten, oft in bester Lage direkt am Strand, die Kriminalitätsrate ist sehr gering. Am Strand gibt es fast immer Duschen und häufig sind kostenlose Grillstellen zu finden.
Weiter ging es ins bekannte Fluggebiet Canungra. Australien kennt man als trockenes Wüstenland, aber hier im Küstenbereich und Niederschlagsstaugebiet der Great Dividing Range ist es sehr feucht. Dieses Scheidegebirge verläuft durch Ostaustralien von Nord nach Süd. Bei Canungra gibt es zwei schöne Fluggebiete mit dem Mount Tombourine und dem Beechmont Lookout. Im „Tourist Office“, wie in fast jeder Stadt, bekommt man umsonst brauchbares Kartenmaterial. Wir hatten am Beechmont einen schönen Flug und sind nach zwei Stunden Top gelandet. Es dauert 45 Minuten mit dem Auto, bis man den Landeplatz erreicht. In drei Stunden fährt man von hier in das ebenfalls aus Wettkämpfen bekannte Killarney. Es liegt auf der westlichen Seite der Dividing Range und bekommt gerade noch genug Feuchtigkeit ab, um einigermaßen grün zu erscheinen. Weiter im Westen wird es dann flach und richtig trocken. Der Hauptstartplatz ist der Eagels Launch.

Flugpark Manilla

Nun zog mich aber das berühmte Manilla magisch an. Godfrey, Besitzer des Flugparks, ist übrigens gebürtiger Österreicher, er flog hier den langjährig gültigen Weltrekord in Freier Strecke mit 336 km. Die Infrastruktur, die er auf seiner Farm zur Verfügung stellt, ist hervorragend. Er hat einfache Bungalows zu vermieten, stellt Internet, Wetterservice sowie Strom für die Camper zur Verfügung und organisiert den Shuttleservice. Wer es komfortabler mag, sucht sich ein Hotel in Manilla. Auf seinem Startberg, dem Mount Bora, hat Godfrey Startplätze für fast alle Himmelsrichtungen perfekt hergerichtet. Wer zum Abendflug noch einmal hochfährt, kann den wilden Kängurus beim Grasen zuschauen. Für Rekordflüge hat es nicht gereicht, aber das Flachlandfliegen beeindruckt uns immer mehr und macht wirklich viel Spaß. In Manilla wird zwar auch geschult, aber alle Piloten, die wir trafen, waren im Streckenflugfieber. Die am häufigsten geflogene Strecke, die im Cross Country Magazin schon als Classic Route beschrieben war, geht nach Bingara, ca. 90 km im Norden gelegen. Dort in der Gegend gibt es viele Keilschwanzadler. Sie kreisen ebenso gerne mit uns wie die Greifvögel in den Alpen. Folgt man beim Fliegen der Straße, hat man kein Problem mit dem Zurückkommen. Die Australier sind sehr nett und nehmen Anhalter meistens mit. Um den Straßen zu folgen, muss man teilweise mit Seitenwind fliegen, um sie nicht zu weit aus den Augen zu verlieren. Mir gelang bei wenig Höhenwind ein knappes 100er FAI Dreieck, schön wenn man mal bei Godfreys Farm landen darf, dies ist leider eher selten. Da, außer in den größeren Städten und an der Küste, unsere GSM Mobiltelefone nicht funktionieren, kauften wir für 50 A$ ein Handy mit Prepaidkarte des australischen Netzes. Godfrey bietet sie teilweise auch an oder vermittelt sie weiter, wenn man Manilla wieder verlässt. Mit dem Handy und einem 2 Meter Funkgerät ist man für Rückholaktionen gut gerüstet, falls man doch mal einsam irgendwo landen sollte.

Traumhaftes Soaring am Indian Head

Nach zehn Tagen zog es uns wieder zur Küste zurück. In Laurieton gibt es zwei schöne Flugberge, den North und Middle Brother. Der Startplatz am North Brother liegt in einer kleinen Waldschneise, die ich daheim schon in Google Earth gefunden hatte. Von hier hat man einen schönen Blick aufs Meer. Zur Vorbereitung auf unbekannte Startplätze leistet Google Earth ganz hervorragende Dienste. Übernachtet haben wir im Naturschutzcampingplatz am Diamond Head mit schönen Schnorchelmöglichkeiten, vielen Kängurus. Sogar Lagerfeuer ist hier erlaubt. Zum Soaren bietet sich der schöne kleine Indian Head gleich nebenan an. In wenigen Minuten läuft man hin, und, wenn man absäuft, ist man auf direktem Weg auch gleich wieder oben.

Über den Zaun

Wir hörten von den riesigen Stockton Sanddünen. Die wunderschönen Fotos waren wirklich vielversprechend. Riesig lang sind sie; hoch eher weniger. Eine wirklich tolle Kulisse. Fürs Groundhandling hat es super gereicht, sogar kleine Hüpfer waren drin. Es hat viel Spaß gemacht. Die Sanddünen sind gleich nördlich von Newcastle, wo es die nächste super Soaringkante gibt. Ich sah ein Bild eines Drachenfliegers, der mit dem Fuß eine Straßenlaterne berührte. Das wollte ich live sehen. Kommen, wollen, dürfen kann man dazu nur sagen. Wir sahen zwei Gleitschirmflieger, die am Fletscher Park soarten. Nur, wo sind die gestartet? Die grüne Wiese an der Kante ist von einem Lattenzaun umgeben. Als die Piloten Top landeten und wieder starteten, wussten wir es, danke Jungs. Man läuft mit geöffnetem Schirm einfach zum Zaun und der Aufwind hebt einen drüber. Die Drachenflieger starten zwei Kilometer weiter südlich neben einem Parkplatz am höchsten Punkt der knapp 100 m hohen Steilküste und landen am Strand nördlich oder südlich der Klippe. Von Newcastle waren wir echt begeistert, tolles Soaring, schöne Badestrände und gute Restaurants am Hafen.

Unser Flug zurück ging in Kürze. Long Reef bildete den Abschluss, soaring mit Blick auf Sydney bis Sonnenuntergang. Das ist wirklich relaxtes Fliegen. Als wir an den 30-stündigen Rückflug dachten, genossen wir es gleich noch mehr. →

TEAM 5
GLEITSCHIRM MANUFAKTUR

TOP PERFORMANCE MIT DHV 1!
GREEN
GREEN BLUE BLUE TWO BLUE MT RED WHITE SILVER
BLACK ORANGE GREY
1 S M L WS EU
www.team5.at
TELEFON HOTLINE +43 5634-6498

FLUGGEBIET | AUSTRALIEN

2 Canungra

3 Killarny

4 Manilla

7 Newcastle

8 Long Reef

Fluggebietsübersicht

Infos über den Verband: www.hgfa.asn.au
Bei vielen Startplätzen sollte man sich eine Einweisung von den ortsansässigen Piloten geben lassen. Sie sind sehr freundlich und hilfsbereit. An guten Flugtagen sind meist einige am Startplatz anzutreffen. Einige Landeplätze sind sensibel und müssen unbedingt benutzt werden, da ansonsten Ärger droht.

1 Rainbow Beach:

www.paraglidingrainbow.com
GPS: S 25°54'53" O 153°05'57". Höhe ca. 70 m. Startrichtung Ost, die Kante steigt im Süden bis ca. 150 m an. Von Rainbow Beach folgt man der Beschilderung Carlo Sandblow. Dort wird geparkt und in fünf Minuten zur Düne gewandert. Gelandet wird normalerweise Top. Hochlaufen kann man nicht, weil es zu steil ist. Wer am Strand landet, muss im Ort Rainbow Beach wieder abgeholt werden.

2 Canungra:

www.chgc.asn.au
Mt. Tamborine: Startrichtung West
GPS S 27°57'01" O 153°10'51." Höhe 584 m. Differenz ca. 400 Meter. Ca. 1 km östlich vor Canungra folgt man der Mt Tamborine Road 8 km. An der Bergkante fährt man bis zum markierten Startplatz. Der Landeplatz ist am Fuß des Berges zu sehen.
Beechmont Lookout: Startrichtung: Südost
GPS S 28°97'06" O 153°12'05". Höhe ca. 530 m. Differenz ca. 400 m. Knapp 2 km östlich vor Canungra folgt man 15 km der Beechmont Road nach Süden bis zum Aussichtspunkt. Ein schöner grasiger Startplatz ist vorhanden. Der Landeplatz ist am Fuß des Berges. Unbedingt genaue Infos dazu auf der Internetseite durchlesen.

3 Killarney:

http://fly-killarney.com.au
Eagels Launch: Startrichtung Ost
GPS S 28°17'35" O 152°20'24". Höhe 1000 m. Am westlichen Ortsausgang nach Norden abbiegen, in Tannymore rechts auf die Tannymore Mount Colliery Road. Nun rechts und dann links auf die Gambubal Road nach ca. fünf km rechts auf die Sunday Plains Road bis zum Startplatz. Alle zu öffnenden Gatter wieder schließen. Ein Südost Startplatz ist noch ca. 1 km weiter entfernt. Ein Landeplatz ist rechts unterhalb des Startplatzes. Weitere auf dem Flug zur Stadt.

4 Manilla:

www.flymanilla.com
Mount Bora: Startrichtung alle außer Nord
GPS S 30°40'45" O 150°36'30". Zu Godfreys Farm fährt man aus Manilla in Richtung Boggabrie. Nach wenigen Kurven biegt man nach rechts ab und folgt 1 km den kleinen Schildern mit einem Gleitschirmflieger drauf. Der Landeplatz ist bei der Farm.

5 Laurieton:

www.highadventure.com.au
North Brother: Startrichtung Ost
GPS: S 31°39'26" O 152°46'40". Höhe 500 m. Von Laurieton fährt man nach Norden auf der Ocean Drive und biegt dann links auf die Captain Cook Road bis zum Startplatz am Aussichtspunkt. Der Landeplatz ist auf großen Wiesen am südöstlichen Fuß des Berges. Knapp zwei km südlich vom Ortsausgang Laurieton. Scott freut sich über Gäste, er leitet High Adventure schon lange. Man sollte unbedingt Kontakt (Tel: 02 65597177, 67 The Parade, North Haven) aufnehmen, da einige Landeplätze schwierig zu erreichen sind.

6 Indian Head:

Startrichtung Süd
GPS: S 31°43'54" O 152°47'55." Höhe 50 m. Man fährt ca. 10 km von Laurieton nach Süden auf der Küstenstraße in einen Nationalpark. Dort folgt man der Beschilderung Indian Head. Durch den Wald läuft man in ca. fünf Minuten zum Start. Landung am Strand.

7 Newcastle/Stockton Sanddünen

GPS: S 32°46'43" O 152°03'08". Höhe bis 30 m. Die Dünen sind die längsten mit dem Allrad zu befahrenen Dünen der südlichen Hemisphäre, so wird zumindest geworben. Sie liegen gleich nördlich von Newcastle. Das Gebiet ist zwischen Ana Bay im Osten und Stockton immerhin 25 km lang und bis zu einem km breit. Es gibt mehrere Zugangsmöglichkeiten. Wir ließen unser Wohnmobil auf einer Querstraße stehen und sind einfach zu den Dünen in der Nähe von Ana Bay rein gelaufen, besser wäre es einen Allradwagen für einen Tag zu mieten und sich eine passende, dem Wind ausgerichtete Düne zu suchen.
7 Newcastle: www.air-sports.com.au Startrichtung Südost
GPS: S 32°56'13" O 151°46'37". Höhe 80 m. In Newcastle Richtung Küste und auf der Küstenstraße von Nord nach Süd. Zuerst kommt man am Fletscher Park vorbei, 2 km weiter findet man den Hauptstartplatz, hier starten auch Drachen. 400 m südlich gibt es einen Südstartplatz neben der Straße.

Stockton Dune

8 Long Reef:

www.sydneyparagliding.com mit Linkliste zu weiteren Flugbergen. Startrichtung Nordost und Südost.
GPS: S 33°44'30" O 151°18'59". Höhe ca. 40 m. Long Reef liegt 15 km nördlich von Sydney Zentrum. Vom Parkplatz auf der Nordseite beim Golfplatz läuft man in fünf Minuten zum Aussichtspunkt, hier kann man nach Nordost starten. Läuft man die Kante weiter Richtung Sydney kommt man zu einem Südost Startplatz.

SKI&FLY

Drei winterliche Fluggebiete

Winter, Kälte, Schnee - Wo und wie sich unsere Fliegerei bestens mit Ski und Rodel verträgt

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

Es scheint fast so, als würde sich der Winter in unseren Alpen besondere Mühe geben, die Folgen des Klimawandels zu verheimlichen. Zumindest die letzten beiden Winter ließen es an Kälte, Schnee und Eis nicht fehlen. Möglicherweise hat auch der Briefträger schon wieder Winterreifen aufgezogen, um Dir das DHV-Info in den Briefkasten zu werfen?

Sicher ist, der erste Tag mit kräftigem Schneefall wird kommen. Höchste Zeit also, die warmen Wintersachen, Skier und Rennrodel aus dem Keller zu holen. Den Gleitschirm halten wir ebenfalls griffbereit, denn Wintersport lässt sich optimal mit unserer Fliegerei verbinden. Den Tag beginnen mit einigen Abfahrten auf Board, Carvern oder Schlitten und dann bei Mittagssonne und Soaringbedingungen auf den Schirm umsteigen. Endlich kommt Bewegung in unseren Sitzsport! Wer es noch sportlicher mag, trägt die abgespeckte Ausrüstung auf Tourenskiern zum Gipfel, genießt die Brotzeit auf einer urigen Berghütte und gleitet mit Schirm über dem Kopf und Skiern an den Füßen hinunter ins Tal.

Eine Ausrüstung, die sich für dieses Wintererlebnis der besonderen Art zumindest bedingt eignet, ist der STC Snow Venture Kurzski in Verbindung mit Wendegurtzeug, Leichtschirm und Teleskopstöcken. Der Ski ist nur einen Meter lang und besitzt eine kombinierte Bindung für Abfahrt und Aufstieg. Mit etwas Übung und den passenden Windbedingungen erfolgt der Start auf den Skiern, ansonsten passt der Ski auch in einen stabilen Rucksack, sollte der Landeplatz im Tal schneefrei sein. Trotz der Vielseitigkeit des Kurzski bleibt er in Kombination mit der Fliegerei aber doch ein Kompromiss, da beispielsweise die alpine Abfahrt und der Aufstieg auf steilen Pisten deutlich schwieriger zu bewältigen sind, als auf herkömmlichen Tourenskiern. Egal ob Tourengeher oder Abfahrtliebhaber: Bei den drei vorgestellten Skigebieten kommt jeder auf seine Kosten und das Familienglück ist bei einem Tag im Schnee auch gerettet.

Nebelhorn – Der Klassiker

Das Nebelhorn gehört zu Oberstdorf, wie der Papst zum Vatikan. Der Ort ist bekannt für den jährlichen Auftakt der Vierschanzen-Tournee und diverse Langlauf- und Biathlon-Wettkämpfe. Vor allem die letzten beiden Winter waren hart und lang und es konnte noch bis in den Mai hinein um Gipfel- und Bergstation herum „gebretterlt“ werden. Aufgeteilt in drei Sektionen bringt die Nebelhornbahn seine Gäste zunächst auf die Seealpe (1.280 Meter), dann zur Bergstation „Probst Haus“ (1.930 Meter) und schließlich zum Gipfel auf 2.224 Metern. Die schwarze Gipfelabfahrt ist dann auch nur den fortgeschrittenen Skifahrern und Boardern vorbehalten. Der Rest der insgesamt 14 Pistenkilometer hat mittlere Schwierigkeitsgrade, mit nur gelegentlich schweren Passagen. Dank einer ausgebauten Beschneiungstechnik fahren Anfänger und Genießer bis weit in das Frühjahr hinein auf leichter Piste von der Seealpe bis ins Tal. Eine besondere Gaudi garantiert die präparierte Rodelbahn von der Seealpe bis ins Tal. Blaue Flecken am Hintern inklusive. Schade nur, dass der Auslauf der Talabfahrt einige hundert Meter von der Talstation der Nebelhornbahn entfernt liegt und daher einen zehnminütigen Fußmarsch erfordert.

Aufgrund der recht kleinen Startplätze und des aufwändigen Transports für Drachen mit der dreigeteilten Kabine trifft man am Nebelhorn nur noch selten auf einen Drachenflieger. Gleitschirmpiloten starten im Winter meist von der Bergstation Höfatsblick, vorausgesetzt der Startplatz unterhalb des Bergrestaurants ist geräumt und gewalzt. Auch wenn der Wind meist gut aus Westen ansteht, ist man immer gut beraten, sich über die vorherrschende Windrichtung und Stärke am Gipfel zu erkundigen. Starke Nord-Ostlagen machen auch im Winter den Flug durch den Gund Richtung Landeplatz „Oybele“ zum unangenehmen Ritt. Reicht die Flughöhe nicht aus, um die Seealpe unkritisch zu überfliegen, dann kann im Bereich vor (östlich) dem neuangelegten Speichersee unkompliziert gelandet werden.

Wer beim Starten den Blick über Dutzende verschneite Berggipfel nicht vermissen möchte, hat auch im Winter die Möglichkeit vom Gipfel aus zu starten. Offiziell wird dabei nur der etwas tiefer gelegene Weststartplatz genutzt (B-Schein). Es wird streng darauf geachtet, dass der Skibetrieb auf der Piste nicht gestört wird, denn das große Geld wird am Nebelhorn mit den Skifahrern verdient. ->

Der perfekte Wintertag: Abfahrt auf Brettern am Morgen, ruhiger Abgleiter in der Mittagssonne und der abendliche Absacker an der After-Ski-Bar.

Einfache Startbedingungen an der Bergstation/Probsthaus am Nebelhorn bei Oberstdorf

Infos kompakt

Startplatz Nebelhorn Gipfel:
N 47° 25’ 15“, O 10° 20’ 47“ auf 2.224 Metern
Startplatz Bergstation:
Höfatsblick/Probsthaus
N 47° 24’ 50“, O 10° 20’ 47“ auf 1.930 Metern
Landeplatz Oybele:
N 47° 24’ 08“, O 10° 17’ 18“ auf 830 Metern
Wintersaison der Nebelhornbahn:
11.12.2010 – 01.05.2011
Preise:
Tageskarte Nebensaison: 32,50 Euro
Tageskarte Hauptsaison: 36,50 Euro
Kontakt:
Fliegerverein Oberstdorf: www.odv-allgaeu.de
Bergbahn: www.das-hoechste.de

Am Venet sind Flieger herzlich willkommen, Sommer wie Winter.

Venet – Der Familienberg bei Landeck

Wer vom Venet in Westtirol fliegt, fliegt eigentlich vom Krahberg. Der wirkliche Venet-Gipfel ist nur im Sommer zu Fuß zu erreichen. Die große Kabine der Venetbahn bringt Bergfreunde bis auf die Höhe von 2.200 Metern und entlässt sie dann in die frische Winterluft. Auf dem Dach der Kabine, die 45 Personen mit extremen Steigwerten transportiert, finden auch Drachenflieger ein schickes Plätzchen für ihr Gerät. Der eigens für sie konstruierte Kran hebt langgepackte Drachen aufs Dach und ist auch für den Transport von Starrflüglern geeignet. Die Wege von der Bergbahn zu einem der Startplätze sind kurz und können neuerdings mit Hilfe von Schlittenkonstruktionen für den Drachentransport noch komfortabler erreicht werden. Überhaupt trifft man hier zahlreiche Drachenflieger, da sich die gesamte Infrastruktur inklusive Startplätze und ausgedehntem Landeplatz bestens eignen. Dass Flieger grundsätzlich am Venet willkommen sind dokumentiert auch, dass die Bahn einen eigenen „Flieger-Beauftragten“ eingesetzt hat. Stets frisch planierte Startplätze und günstige Tageskartenpreise (im Sommer auch in Kombination mit Hotelunterkunft) sprechen eine deutliche Sprache. Auch das aktive Vereinsleben und die Hilfsbereitschaft der 70 - 80 „Venetflieger“ machen es Gästen und Einsteigern leicht, den Berg für sich zu entdecken. Bei Südwind dreht man normalerweise am Südstart mit dem Hausbart auf, soweit im Winter vorhanden, der sich ab mittags an dem langgezogenen Südhang Richtung des Örtchens Fliess entwickelt. Bei kräftigerem Wind kann auch links vom Startplatz Richtung Gipfel aufgesoart werden. Mit genügend Abstand wird dann die Sesselbahn gequert. Wenige hundert Meter weiter fliegt man mit Sicherheitshöhe die markante Geländekante an. Sie ist gen Westen ausgerichtet und zieht sich bis runter zum Schloss Landeck. Gut beobachtet werden muss die Stärke des Westwindes, der je nach Thermik- oder hochreichendem Talwind (Sommer) an der Geländekante Turbulenzen auslöst. Ein Windanzeiger, rechts vom Südstartplatz gelegen, sollte deshalb hier beim Start im Auge behalten werden. Ist die Westkomponente zu stark, wird es schwierig den Sessellift zu queren und es bleibt nur die schmale Piste für eine Außenlandung.

Der großzügige Landeplatz in Zams liegt direkt an einer Innschleife. Im Sommer, an thermisch hochaktiven Tagen, gilt es den starken Inntalwind bei der Planung mit einzukalkulieren. Im Winter sollte dieser aber kein Problem darstellen. Einen Blick sollte man immer für die Hochspannungsleitung haben, die leider unmarkiert das Tal in geringer Höhe am Boden quert. Vor allem in der Ski-Saison fliegen zudem Rettungshubschrauber mehrmals am Tag das Krankenhaus im Osten von Zams an. Hier bitte die aktuelle Regelung von der Homepage der Venetflieger entnehmen. Das Skigebiet Venet mit insgesamt sieben Liftbetrieben und 22 Pistenkilometern sieht sich in erster Linie als familienfreundlich. Die Abfahrten sind nahezu komplett als „leicht bis mittel“ eingestuft.

Infos kompakt

Drei Startplätze am Krahberg für Windrichtungen NW, N, NO, O, S
N 47° 08’ 40“, O 10° 37’ 38”
Höhe: ca. 2.200 Meter
Landeplatz Zams:
N 47° 08’ 60“, O 10° 34’ 60”
Höhe: 767 Meter
Wintersaison der Venetbahn:
17.12.2010 – 03.04.2011
Kontakt:
Venetflieger: www.venetflieger.at
Bergbahn: www.venet.at
Tourismusbüro Zams: www.tirolwest.at
Fliegertreff: „Valentino“ direkt an der Talstation Venet
Alternativprogramm: „Aqua Dome“ gigantisch große und moderne Sauna- und Schwimmanlage etwa 45 Autominuten entfernt bei Längenfeld im Ötztal, Richtung Sölden. Entspannung pur nach einem Aktivtag im Schnee in diversen Pools und Thermen. Nicht ganz billig. (www.aqua-dome.at)

Im Sommer oft überlaufen, bleibt es am Neunerköpfle im Winter sehr überschaubar im familiären Skigebiet.

Neunerköpfle – Mittelpunkt im Tannheimer Tal

Wer kennt es nicht oder hat es zumindest einmal gequert auf der Fahrt vom Allgäu Richtung Innsbruck und Brenner? Das auf 1.100 Metern Höhe gelegene Tal erstreckt sich von Weißenbach am Lech bis Bad Hindelang an der österreichisch-deutschen Grenze. Markante Berge wie Ponten, Hahnenkamm und Vilser Gruppe machen die Gegend attraktiv für Wanderer, Kletterer und Biker. Haldensee und Vilsalpsee locken Wasserfreunde und Badegäste im Hochsommer. Und mittendrin, direkt bei Tannheim und an der B199 gelegen, finden wir das Neunerköpfle, das kleine Gleitschirm-Mekka, das sich an manchen Sommertagen kaum retten kann vor Tütenfliegern. Schön, dass sich die zahlreichen Besucher im Winter auf die Piste und in die Luft verteilen.

Die Achter-Kabinenbahn bringt uns auf 1.820 Höhenmeter. Für die Wintersportler stehen zusätzlich fünf weitere Liftanlagen bereit, von denen sich das relativ kleine Skigebiet (9,5 Pistenkilometer) schnell entdecken lässt. Der Großteil der Piste ist leicht bis mittel ausgeschrieben, nur ein Kilometer gilt als anspruchsvoll. Flieger erreichen den West-Startplatz nach einem fünfminütigen Fußmarsch Richtung Gipfel. Der Oststartplatz befindet sich unmittelbar bei der Hüttenrestauration. Einen Landeplatz wie am Neunerköpfle wünscht man sich für alle Fluggebiete. Eine Einflugschneise wie für einen Jet, einen stabilen Windsack und keine Leefalle weit und breit …

Infos kompakt

W-NW Startplatz: Neunerköpfle auf 1.840 Metern: N 47°28’57.06’ E 10°32’30.81’
Ost-Startplatz: Neunerköpfle auf 1.820 Metern
Landeplatz: Große, ebene Landewiese/Schneefläche direkt gegenüber der Talstation und auf der anderen Seite der Bundesstraße. Großer Windsack vorhanden. Parkplätze und Möglichkeit zum Umrüsten von Ski auf Schirm direkt am Landeplatz und der Talstation.
Wintersaison der Neunerköpflebahn:
27.11.2010 – 11.04.2011
Bergbahn: www.tannheimer-bergbahnen.at
Tageskartenpreis: 28,- Euro
Tourismusbüro: www.tannheim.at

Mit einem Kurzski mit kombinierter Bindung ergeben sich neue Möglichkeiten im Schnee

Tricks gegen die Kälte

Um die Fliegerei auch bei kräftigen Minustemperaturen möglichst lange angenehm und erträglich zu halten, kursieren eine ganze Latte von Tipps und Tricks, die warme Hände und Füße versprechen. Welcher Kniff bei welcher Körperkonstitution den größten Erfolg bringt, gilt es individuell herauszufinden. Ein beschwerlicher, langer, frostiger Weg, soviel ist sicher!
Hier einige Erfahrungswerte des Autoren, der leider auch zu kalten Füßen und Händen neigt und die „eierlegende Wollmilchsau“ immer noch nicht gefunden hat.
Warme Füße: Soft-Snowboard-Boots sind im Haushalt eines Snowboarders eh vorhanden und isolieren aufgrund der dicken Sohle gut vor der Kälte des Bodens. In Kombination mit batteriebetriebenen, beheizbaren Fußsohlen (günstiges Modell z.B. bei Tchibo bereits ab ca. 30,- Euro) bleiben Eisfüße erspart.
Warme Finger: Hände und Finger verlieren beim winterlichen Fliegen am schnellsten an Temperatur. Das erwärmte Blut aus dem Körper muss einen weiten Weg zurücklegen, um bis in die nach oben gestreckten Arme, bzw. Hände in den Bremsschlaufen zu gelangen. Das bewährte „Zwiebelprinzip“ mit (dünnen) Handschuhen plus Überhandschuhen hilft nur bedingt weiter. Beheizte Handschuhe versprechen Komfort-Wärmebereiche, die zumindest bei den günstigen Anbietern nur ein lauwarmes Versprechen bleiben. Wärmepads zeigen spürbar mehr Auswirkung, wenn es gelingt, sie so im Handschuh zu platzieren, dass sich die Wärme verbreiten kann und die Bewegungsfreiheit nicht zu sehr eingeschränkt wird. Eine effektive, wenn auch kurzfristig schmerzhafte Methode ist sicherlich das intensive, kräftige Ausschütteln der Arme nach unten. Die Durchblutung wird wieder in Gang gesetzt und der Effekt sollte nach einigen Minuten deutlich in Fingern und Händen zu spüren sein.
Warmer Kopf: Mit einem Integralhelm und dicker Winter-Sturmhaube sollte es keine Probleme geben. Eine Skibrille oder ein Helm mit Visier (z.B. „Limit“ von Charly Produkte) machen Sinn.
Körper: Mit Mikrofaser-Unterwäsche (z.B. Schratt1803) kombiniert mit Gore-Tex Outdoor-Bekleidung im Zwiebelprinzip sollte eine angenehme Körpertemperatur aufrecht erhalten werden. Ski-Stulpen verhindern beim Starten das Eindringen von Schnee in die Schuhe. Geschlossene Gurtzeuge, die es mittlerweile auch für Wendegurte wie beispielsweise das „Altirando“ gibt, sind sehr effektiv. Bei ruhigen Bedingungen lassen sich kurzzeitig auch die Hände, evtl. mit Wärmepads, im geschlossenen Beinsack aufwärmen.

ATTRAKTIVE VORTRÄGE

DHV-Regios 2010

Treffpunkt der Piloten und Vereine

TEXT BJÖRN KLAASSEN FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER

Auch dieses Jahr starteten die DHV Regios mit attraktiven Vorträgen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen. Hier ist der Ort der demokratischen Prozesse im DHV, denn auf den Regios werden die Vertreter für die Jahreshauptversammlung und die DHV Regionalbeiräte gewählt. 168 Delegierte waren dieses Jahr für die JHV in Leipzig zu wählen. Und das waren die Vorträge:

Video über den DHV-XC

So spannend ist der DHV-XC, der offene Streckenflugwettbewerb für alle Piloten. DHV Vorsitzender und Filmemacher Charlie Jöst hatte dieses Jahr den Wettbewerb mit seinen Videokameras am Boden und in der Luft begleitet. Herausgekommen ist ein packender Bericht über den Endspurt des Streckenfluges in Deutschland und in den Dolomiten. Noch nie wurden so beeindruckende Bilder über den DHV-XC aufgenommen und verarbeitet. Den Toppiloten aus der Streckenszene hatte Charlie die Kamera an die Flügel montiert. Toll: DHV Sportvorstand Ralph Schlöffel begleitete mit der Videokamera vom Altmühltal aus die führenden Piloten des Deutschlandpokals auf einem 150 km Ritt und kommentierte aus der Luft. Nicht fehlen darf die Streckenfluglegende Sepp Gschwendtner: „Du kannst Dich sofort mit den anderen Teilnehmern auf dem XC Server messen“, erläuterte Sepp die Faszination des offenen Wettbewerbs.

Neues zur Flugtechnik

Aerodynamik kann ganz schön spannend sein. Vor allem mit dem flexiblen Gleitschirm und seiner typisch instabilen Druckpunktwanderung. Peter Cröniger, DHV-Lehrteamsleiter und Ausbilder bei Lufthansa, zeigte mit Videobeispielen die Tücken und Vorteile der Pendelstabilität des Gleitschirms. Das Lehrteam hat zusammen mit Ulrich Rüger anhand von Videoframes „echte Klapper“ aus zufälligen Videoaufnahmen Bild für Bild analysiert. Durch die Geräteentwicklung der letzten Jahre hat sich das Klappverhalten der Schirme verändert. Als neue Lehrmeinung hat sich folgendes herauskristallisiert: Eine zurücknickende Kappe darf nicht durch stereotypes Bremsen auf der offenen Seite überbremst werden. Sollte der Schirm in ein agressives „Drehnicken“ übergehen, muss der Pilot den Schirm entschlossen bremsen. Dies erlernt sich am Besten in einem Sicherheitstraining. Neben Reaktionen auf Einklapper und Starttechnik für Gleitschirmpiloten erläuterte Peter Cröniger für die Drachenflieger die Schwerpunktsteuerung aus aerodynamischer Sicht. Der aerodynamische Lehrsatz „Geschwindigkeit ist Sicherheit“ ist nicht 1:1 von den Segelfliegern für schwerkraftgesteuerte Fluggeräte zu übernehmen. Klares Fazit: Ohne Gewicht ist der Drachen nicht steuerbar. Bei positiven Beschleunigungen gefühlvoll, bei negativen Beschleunigungen entschlossen steuern.

Unfälle beim Windenschlepp

Alles andere als erfreulich ist die Zunahme von Lockout Unfällen beim Hängegleiterschlepp. Horst Barthelmes verdeutlichte mit Videos die Problematik. Schon eine Schräglage des Drachens von größer als 15° birgt die Gefahr des Lockouts. Seitenwind verstärkt definitiv die Lockoutgefahr. Das kann mitunter sehr schnell gehen. Korrekturen durch Pilot oder Windenfahrer müssen daher unmittelbar erfolgen. Da es immer weniger Drachenflieger gibt, haben Windenfahrer kaum noch Praxis beim Drachenschlepp und auch die Startleiter sind gefordert. Der DHV steuert gegen diese Unfalltendenz an. Die Fortbildung der Windenfahrer und der Piloten wird mit Schleppseminaren unterstützt. Zudem müssen die Windenfahrer eine Mindestanzahl von Schlepps absolvieren und beim Hängegleiterwindenschlepp auch nachweisen.

Leichtrettungen und Wendegurtzeuge

Sicherheitsreferent Karl Slezak berichtete über die Tendenz der Hersteller, immer leichtere Rettungen auf den Markt zu bringen. Dies hat zweifellos Vorteile beim Tragen der Ausrüstung, ist aber unter Umständen kritisch beim „Rettungsabgang“. Leichte Rettungen sind in der Regel auch klein. Mit einem Beispiel brachte es Karl auf den Punkt: Bevor die Piloten beim Fallschirmabgang „verglühen“, sollte man sich besser ein Gerät 20 – 30 % unterhalb der maximalen Anhängelast zulegen.

Der DHV testete 2010 Wendegurtzeuge von 5 verschiedenen Herstellern, die die Musterprüfungen bei der Testorganisation EAPR durchlaufen hatten. Die Ergebnisse waren ernüchternd. Gerade in der Abflugphase sind brauchbare Protektoren gefragt

Volles Haus bei der Regio Südost

Pilotentreff zum Saisonende - Regio

Einschreibung für die Delegiertenwahl

Video-Reportage vom DHV-XC. Entspannt in den Dolomiten

Gelände und Luftraum - Björn Klaassen

Windenschlepp - Horst Barthelmes

Aerodynamik und Flugtechnik - Peter Cröniger

Fluggelände in den Alpen - Burkhard Martens und Nina Brümmer

und hier weisen praktisch alle getesteten Gurtzeuge Schwachstellen auf. Die Airbags füllten sich in der Startphase durch die Bank kaum bis mäßig. Darüberhinaus brachten 2 Gurtzeuge ohne eingebaute Rettungen (vergleichbar einem Aufprall mit ausgelöstem Rettungsgerät) nicht die erforderlichen Verzögerungswerte auf der Protektortestanlage. Fazit: Hersteller arbeiten an Verbesserungen, die DHV Mitglieder auf den Regios sehen die Sicherheitsarbeit des DHV auf dem richtigen Weg.

Wohin zum Fliegen

Die beiden XC Piloten Burkhard Martens und Nina Brümmer sind in den Fluggebieten der Alpen zu Hause. Daraus entwickelten sie die Idee eines Films über Fluggelände. Herausgekommen ist ein umfangreiches Werk, das sie den Teilnehmern der Regios in Ausschnitten, passend zur Flugsaison, vorführten. Umfangreicher kann man sich kaum über Fluggebiete informieren. Selbst Streckenflieger kommen auf ihre Kosten.

Lufträume und E-Aufstiegshilfen

Björn Klaassen berichtete über die leider herben Änderungen in der Luftraumstruktur ab März 2011. In Memmingen und in Weeze / Niederrhein wird dann eine TMZ eingerichtet. Vor allem die Piloten am Niederrhein sind betroffen. Durch Verhandlungen des DHV konnten zumindest kleine Verbesserungen, wie eine Anhebung der Untergrenzen erzielt werden. Mit dem Bau der 4. Startbahn in Frankfurt will die DFS die Untergrenzen des Luftraum C in Frankfurt nach Westen und Osten absenken. Diesen Vorschlag haben DHV und DAeC abgelehnt. Björn Klaassen berichtete über die Folgen für den Luftsport und Maßnahmen des DHV. Anschließend berichtete er über den Stand der möglichen Startart „E-Aufstiegshilfe“. Noch ist dies eine Vision. Aber die Piloten des Flachlands und der Mittelgebirge warten ungeduldig darauf.

Die Regios

Im Norden führte die Regio nach Bremen. Der GSC Weser hatte die Versammlung im Hochschulgebäude der Bremer Uni ausgerichtet. Die diversen

Regionalbeirat Eberhard Dengler

Tests von Wendegurtzeugen - Karl Slezak

DHV-Vorsitzender Charlie Jöst interviewt Sportvorstand Ralf Schlöffel

aerodynamischen Flugmodelle der Studenten von Prof. Uwe Apel (Vorsitzender des GSC Weser) schmückten den Hörsaal aus. Zum neuen Regionalbeirat Nord wurde Eberhard Dengler vom DFC Weser einstimmig gewählt. Charlie Jöst dankte dem Vorgänger Frank Dettmer für sein jahrelanges Engagement.

Ganz weit in den Osten der Republik, nach Liebenau unweit der tschechischen Grenze, hatte der GS-HG Ostsachsen e.V. die Regio Ost geholt. Erst im vergangenen Jahr hatte der rührige Verein mit seinem Vorsitzenden Dr. Mathias Hornuff ein Schleppgelände in Liebenau zugelassen. Der Regionalbeirat Ost, Dieter Münchmeyer, begrüßte die Versammlung. Mit einem Video wurden die Teilnehmer der Regio Ost über Gelände im Erzgebirge informiert. Gäste sind in Ostsachsen immer willkommen. Wichtiges Thema im Osten: Die Einrichtung eines XC Regio Ost Cups. Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Die Baden-Württemberger in der Region Südwest mussten ebenfalls weit anreisen. In der nördlichsten Ecke von Ba-Wü liegt Bad Mergentheim. Die Gleitschirmfreunde Taubertal hatten geladen und einen ausgezeichneten Ort bereitgestellt. Der junge Verein hat inzwischen über 10 Fluggelände in der Region zugelassen. Regionalbeirat Klaus Kienzle hieß alle Schwaben und Badener willkommen.

Der 1. Bamberger Gleitschirmclub war Ausrichter der Regio Südost und lud in die „Heiligen Hallen“ des Bistumshauses St. Otto zu Bamberg. Der Club zeichnet sich durch eine rege Streckenflugtätigkeit aus. Gute Aufwinde im fränkischen Hügelland tragen die Piloten immer mal wieder über 100 km weit. Gerhard Peter als Regionalbeirat Südost begrüßte die Versammlung.

Zuletzt war die Region Mitte in Neukirchen-Vluyn beim Drachenfliegerclub Niederrhein zu Gast. Regionalbeirat und 2. Vorsitzender des DHV Frank Herr dankte allen Piloten, Vereinen und Flugschulen für das zahlreiche Kommen. Tatsächlich war der Saal randvoll. Eine klasse Veranstaltung und Dank an den Organisator Dirk Soboll. Bei allen Regios wurden die Delegierten für die Jahreshauptversammlung des DHV in Leipzig gewählt. Der direkte Kontakt zu allen Referaten im DHV sind die Stärke der Regios. Der DHV ist Partner der Piloten und steht für Sicherheit und Entwicklung im Luftsport.

Anzeige

FOTO BJÖRN KLAASSEN

GoPro-HD im Einsatz

AUTOMATISCHE FOTOS UND HD-VIDEOS AUFM KOPP

Helmkamera GO-Pro

Leichte Kamera für außergewöhnliche Perspektiven zum attraktiven Preis

TEXT STEFAN SCHEURER

Atemberaubende Gleitschirmfilmchen haben Youtube erobert. Gedreht mit speziellen Helmkameras. Und mit viel Liebe geschnitten. Solche Filmchen bestimmen inzwischen immer mehr das Gleitschirm-Image im Internet. Wir haben eine außergewöhnliche Kamera getestet, mit der das ab sofort jeder hinkriegt.

Erst mal die knallharte Wahrheit: Hier geht es tatsächlich um eine Kamera, die kaum was kann. Sie taugt nicht für schnelle Schnappschüsse, hat kein Display, nur 2,5 Stunden Akkulaufzeit. Ihre Konstrukteure haben einfach alles weggelassen, was eine Action-Cam auf dem Kopp sowieso kaum braucht. Und genau auf diesen Zweck ist sie spezialisiert wie kaum eine andere Action-Cam: Benutzerfreundlich, klein, präzise, mit wenigen, aber genialen Features.

Für alle Einsatzzwecke mit extremem Weitwinkel

Gespeichert wird auf normalen SD-HC-Karten. Das Innenleben hochwertig genug, dass wir beim SWR-Fernsehen schon für HD-Sendungen damit gedreht haben. Das Nachziehen der Schärfe entfällt, da sie mit einem extremen Weitwinkel daherkommt. Über leichte Verzeichnungen am Bildrand kann man hinwegsehen, denn das Gesamtbild macht einen tollen Eindruck.

Je nach Einsatzgebiet gibt es verschiedene Kamera-Pakete. Das eigentliche Helmset-Paket wird mit verschiedenen Halterungen (Helm, Knie, Fuß) und Plexiglas-Gehäuse geliefert, auf Wunsch wasserdicht. Denn vielleicht will man sich ja hinterher aus der Nähe ansehen, wie man beim Sicherheitstraining am Schirm vorbeigefallen ist - oder im Winter beim Touch-and-Go die Lawine ausgelöst hat. Dank Super-Weitwinkel ist alles drauf.

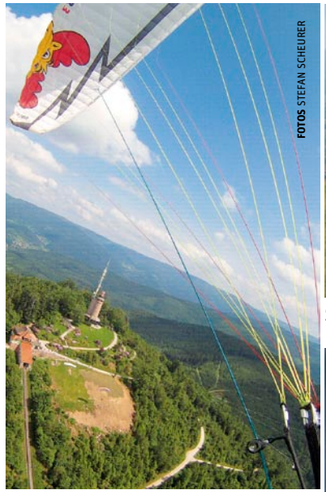
Idiotensichere Auto-Serienbilder

Während den Tests mit der Kamera mauserte sich die Serienbild-Funktion zum Liebling: Denn die kann im Abstand von x Sekunden Bilder schießen. Ob Eiger-Nordwand-Vorbeiflug oder lascher Mini-Wingover über Teneriffa in der Abendsonne. Plötzlich können selbst einfache Flugsituationen zur schrägen Fotokunst werden – hochwertig, ganz einfach so. Ohne Auslöser-Problematik, Profikamera und vor allem ohne 1.000-Euro-Schaden, wenn man beim übermotivierten Soaren versehentlich im Kaktus hängen bleibt. Zwar hat man nach Streckenflügen dann tausend Bilder auf der Karte – trotzdem reicht eine halbe Stunde, um sich abends die 20 schönsten Bilder im Schnelldurchgang rauszukopieren. Tolle Erinnerungen, ohne aufwändiges Video-Schneiden, idiotensicher.

Wer viel testet, kriegt auch hinterlistige Tücken des Systems zu sehen, Skurriles inklusive. Denn regelmäßig waren alle Aufnahmen ganz leicht verschleiert. Es hat ganz schön gedauert, bis mir klar wurde, dass ich die Linse mit meinen Sonnencreme-Wurschtfingern mal besser nie-nicht anfasse. Außerdem zeigten Tests, dass sich an heißen Tagen und großen Höhenunterschieden im wasserdichten Plexiglasgehäuse Thermik gebildet hat. Ein Päckchen Mini-Trockenpads mit rein: Problem gelöst.

Ein ernster Nachteil aller Helmkameras: Während der Tests führten besonders unkonzentrierte Rückwärtsstarts zu kleineren Verhängern an der Cam. Da diese Gefahr nicht unterschätzt werden darf, hilft hier nur, beim Groundhandling den Bewegungsablauf mit Kamera aufm Kopp zu routinieren. Ein bisschen Gaffer-Tape um herausstehende Gehäuseteile hilft auch sehr zuverlässig, die Verhängergefahr zu mindern, beispielsweise bei einem denkbaren Totalzerstörer (Normalsterbliche nehmen Gewebefaserband und fliegen natürlich immer total sicher).

Kamera-Alternativen? Fürs Gleitschirmfliegen bietet die GoPro HD in ihrem Segment derzeit den mit Abstand besten Kompromiss. Wer dringend eine Stunde länger aufzeichnen will, sollte sich die ContourHD ansehen, hat aber keine Serienbildfunktion. Wer viel billiger einsteigen will, kann sich die Somikon Eagle 100 von Pearl mal ansehen, aber ohne Super-Weitwinkel geht nicht viel drauf. Und für knapp 350 Euro gibt's eben entweder eine neue Rettung oder eine GoPro HD. Muss jeder selber wissen, wo sein Herz dran hängt ;-).



FOTOS STEFAN SCHEURER

170 Grad Super-Weitwinkel mit "passt-immer-alles-drauf-Vorteil": Hier ein Screenshot aus dem laufenden HD-Video

Slowenien Start. Nur ums Eck schauen kann sie nicht.

Rechts: Die Kamera mit wetterfestem Gehäuse

Schnipp-Schnapp-Kopf-ab

Was tun mit den Videos? HD-Videos auf dem eigenen PC zu schneiden ist, wie wenn Marmelade in die Tastatur gelaufen ist: Alles bewegt sich irgendwie schwerfällig und langsam. Zwar zeichnet die GoPro im Profiformat „1080p" auf, allerdings sind nur aktuelle PCs in der Lage, das wirklich so flüssig zu importieren und zu schneiden, dass es Spaß macht. Wer beispielsweise noch Windows Vista hat, sollte die Kamera-Auflösung auf einfaches HD „720p" runterstellen, dann flutschts beim Schneiden besser (das gilt übrigens auch für manche oft überschätzten Apple-PCs).

Alle Schnittprogramme zwischen 50 und 100 Euro haben eine kostenlose Testversion zum rumspielen. Semiprofessionelles HD-Videoschneiden auf neuen PCs geht am besten mit bewährter Software wie Magix oder Pinnacle. Wenn das Schirme wären, bekämen sie Klasse DHV 2. Nerds kaufen sich den Profi von Adobe Premiere, sozusagen DHV 2-3 für lächerliche 1.000 Euro. Toller Funktionsumfang macht diese Programme aber auch schwerfällig. Ausgerechnet eine einfache Software punktet hier: Der Videopad-Editor von NHC hat zwar kaum mehr als die wichtigsten Schnitt-Funktionen, ist dafür aber sehr einfach zu bedienen. Er hat einen einfachen Texteditor für Video- und Bildunterschriften, man kann Musik drunter mischen und gut ist's. Genau deshalb läuft er von allen Programmen am flüssigsten, besonders auf älteren Rechnern. Absturzsicher. Eine schulungstaugliche DHV 1-2. Weil aber Videos schneiden nichts für leicht reizbare Leute ist, gibt's auch Programme, die Videomaterial vollautomatisch schneiden. Genau das Richtige also, wenn zwischen Landebier und Frontdurchgang dringend noch ein Video zu Youtube soll. Die Software „Muvee Reveal" liefert ziemlich lustige und bemerkenswerte Ergebnisse, sozusagen DHV 1.

Zusatzinfos zu diesem Artikel beim Gleitschirmverein Baden auf www.Schwarzwaldgeier.de/helmkamera (Testvideos der Kamera und Videoschnitt, Helmkameravergleiche, alle Links zu den im Artikel erwähnten Produkten)

Flugzentrum Bayerwald
Dein LUFTSPORTPARTNER in Ostbayern und Franken
Shop...
Wir bieten alle Ausbildungsstufen
Alle Gurtzeuge zum testen in unserem Laden...
TOP SERVICE & BESTE PREISE findest Du bei uns...
Wir führen die Marken: Swing, Skywalk, Advance, Gradient, Supair u.v.m....
Flugzentrum Bayerwald GmbH & Co. KG
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth an der Donau
Tel.: +49 (0) 94 82 / 95 95 25
Fax.: +49 (0) 94 82 / 95 95 27
URL: www.flugzentrum-bayerwald.de

Streckenfliegen - der Supervogel in seinem Element

TEST THE BEST

Der neue VR-10 von A.I.R.

Superhochleister mit Flugspaß

TEXT KLAUS IRSCHIK

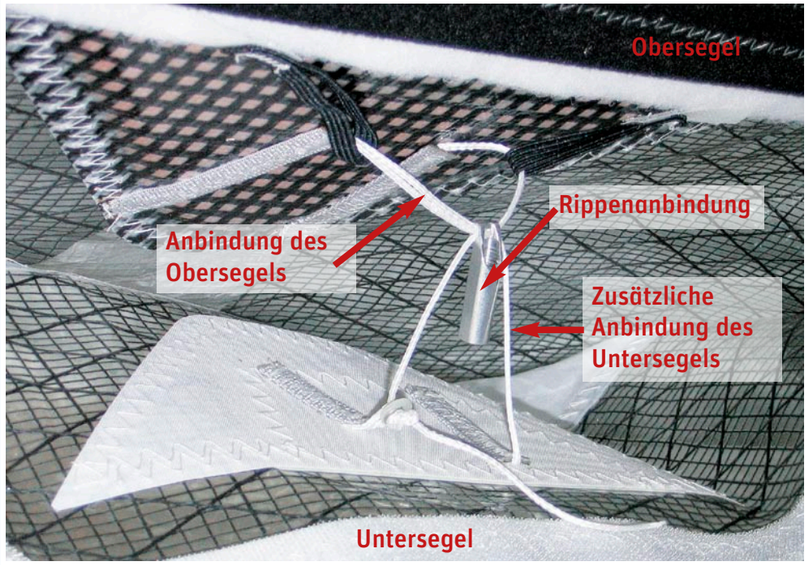
Gerne gebe ich zu, dass ich im Grunde meines Herzens immer ein Drachenflieger war und geblieben bin. Mit dieser Sportart verbinde ich vogelgleiches Gleiten, Ästhetik und ein technisches Faszinosum, das seinesgleichen sucht, aber nicht findet. Dass ein Fluggerät mit einer Gleitzahl um die 20 auch gleichzeitig in Sachen Leistung das momentane Ende der Fahnenstange in unserem Sport darstellt, nehme ich fast nebenbei mit auf, es ist für mich persönlich jedoch ein eher unwichtiges Detail. Es liegt sicher nicht nur an der räumlichen Nähe zu meinem Wirkungskreis, dass ich seit Jahren die Fluggeräte von A.I.R. fliege. Irgendwie habe ich Vertrauen zu der kleinen Drachenschmiede gefunden. So kommt es, dass ich nun bereits den sechsten Atos fliege. Ein neues Modell steht an. Ich bin sehr gespannt. Rechtzeitig zur verregneten Weltmeisterschaft am Tegelberg hat Felix Rühle, Chef der Firma A.I.R., ein neues Schmuckstück präsentiert, den VR-10. Im Dracheneldorado Greifenburg hatte ich schon Gelegenheit, den Neuling zu testen. Hier mein Eindruck.

Aufbau – Vorbereitung oder Passion?

Ganz ehrlich - das Transportieren und Aufbauen eines Starrflügels, ja eigentlich fast eines jeden Drachens, nimmt man nur in Kauf, weil man ja genau weiß, was danach kommt. In diesem Fall wollen rund 41 Kilo fachgerecht auf das Autodach gebettet, von diesem abgeladen und zum Startplatz getragen werden. Gerne nehme ich dabei die Hilfe von Tim, dem Werkspiloten der Atos-Company, an. Erster Eindruck: Das Handling im Packsack hat sich gegenüber seinen Vorgängern zwar nicht verbessert – aber auch nicht verschlechtert. Tim klärt mich auf, dass es den VR-10 natürlich auch zweigeteilt gibt und der VR-10 immerhin drei bis vier Kilo leichter sein soll als der alte VR.

Den leichten „Zweiteiler“ scheute ich jetzt nur wegen den weiteren, vielleicht komplizierten Aufbauschritten. Trotzdem hab ich mich jetzt entschlossen: Den nächsten Atos gibt es zweigeteilt – eben Fliegen ab fünfzig! Die zwei Mal rund zwanzig Kilo lassen sich dann nicht nur bedeutend besser auf der Schulter transportieren, sondern erleichtern das Auf- und Abladen erheblich. Zwei, drei Handgriffe mehr, ein minimaler Aufpreis und eine erhebliche Erleichterung sprechen dafür.

FOTOS: NORBERT JUNGO, A.I.R., GUNTHER PESCHL



Kleine Veränderungen - große Wirkung im Handling

Beim gemeinsamen Aufbau mit Tim interessieren mich vor allem die technischen Neuheiten. Auf den ersten Blick erinnert vieles an meinen VQ, die Neuigkeiten liegen wohl im Detail. Auffällig ist jedoch das sehr futuristisch aussehende durchsichtige Technora-Segel, seit langem bewährt und bekannt aus der Surfbranche - Fliegen im Nadelstreifenlook. Ins Auge fallen natürlich die schnittigen Winglets.

Die Evolution – Vom Extacy zum VR-10. Was ist neu, was ist geblieben?

Welches Konzept liegt nun dem VR-10 zu Grunde? Tim klärt mich auf. In Zukunft soll es demnach nur noch zwei Modelle geben. Den VQ und den VR-10. Der VQ bleibt als der etwas gutmütigere Flügel, der sich besonders langsam in der Thermik drehen lässt. Dank etwas geringerer Stallspeed reißt die Strömung beim VQ noch gutmütiger ab und der neutral auf der Schulter liegende Vogel startet (anscheinend) einfacher. Der Neue löst den VR ab und wurde extra für die WM 2010 entwickelt. So kam das R ins Spiel, das für „Race“ - Wettbewerb - steht und die Zehn zeigt das Jahr an. Alle neuen Flügel von A.I.R. verfügen über den bereits bewährten Schnellaufbau. Das heißt, mit einem Spannmechanismus mit Flaschenzug werden die beiden Segelhälften in Position gebracht und es müssen nur noch die äußersten drei Rippen eingehängt werden. Die Winglets sitzen auf einem Alurohr und werden über Klettverschlüsse mit dem Segel fest verbunden. Der VR-10 besitzt auch ein sogenanntes Verstell-Leitwerk. Die weiße Kohlefaserflosse wird dabei mittels Seilzug am Steuerbügel gleichzeitig mit der Wölbklappe justiert. Geht die Wölbklappe herunter, erhöht sich gleichzeitig der Anstellwinkel des Verstellleitwerks.

Vor dem Testflug auf dem Emberger Alm

Die Haut des neuen Gleiters steht absolut faltenfrei. Übrigens - das Segel ist „Made in Aidlingen“ (D). Gelungen ist dies nicht nur durch das neue Technora-Material. An den Rippen haben die Ingenieure von A.I.R. mittels kleiner Stäbchen und diverser Gummimaterialien eine steifere Segelanbindung erreicht. Auch die Landeklappe ist nun verstärkt und trägt so zu einer steiferen Segelhinterkante bei. Nun bin ich sehr gespannt, ob das Ganze für mich als Normalflieger nicht eine Nummer zu hoch ist.

Der Supergleiter im Flug

Leichter Seitenwind - wie fast immer nachmittags - und moderate Thermik warten auf den Testflug an der „Emberger“.

Beim Tragen zum Startplatz spüre ich keinen Gewichtsunterschied zu meinem VQ. Ganz ehrlich - die leichte Hecklastigkeit habe ich nur bemerkt, weil mich Tim darauf hingewiesen hatte. Der Start verläuft easy - absolut gewohnt. Nach zwei Schritten trägt der Flügel und zieht mich vom Boden weg - trotz Seitenwind. Steuerbügelstellung und Druck verleihen mir sofort ein gewohnt sattes Fluggefühl. Beim Thermikfliegen braucht es circa 10 Kreise, bis ich mich an das etwas trägere Kurvenverhalten gewöhnt habe. Zwischen den Bärten im Geradeausflug teste ich Klappe und Verstellleitwerk. Beim Nachlassen der deutlich leichtgängigeren Spannschnur nimmt der Drachen sanft die Nase runter und fängt an zu gleiten. Der Steuerbügel verleitet zum Ziehen. In thermischen Böen liegt der Vogel ruhig in der Luft.

Nach einer guten Stunde geht es Richtung Landeplatz am See. Im Schnellflug natürlich – weil's Spaß macht. Im Gegenanflug gehe ich auf volle Klappenstellung und auch im Langsamflug gibt es keine Sperenzchen. Das Ding gleitet wie auf Schienen dahin. Im Endanflug dann volle Konzentration auf den Punkt X des Rausdrückens. Auch bei der Landung stellt der VR-10 aus meiner Sicht keine besonderen Ansprüche.

Technische Daten lt. Handbuch

Spannweite: 13,8 m
Flügelfläche: 14,3 m2
Flügelstreckung: 13,4
Min. Sinken: 0,63 m/s
Gerätegewicht: 41 kg
Min. Startgewicht: 90 kg
Max. Startgewicht: 183 kg
Packmaß: 5,15 x 0,48 x 0,2 m
Auf-/Abbauzeit: ca. 18 Minuten
Zulassung: DHV 3
Holmtransport einzeln möglich
Preis Basisausführung: 16.700 €
Aufpreis Technorasegel: 1.200 €

Resümee

Der Flügel ist nicht nur optisch ein Genuss, sondern auch fliegerisch. Mit dem VR-10 ist es Felix Rühle und seinen Ingenieuren gelungen, einen High-End-Hochleister zu konstruieren, der ohne irgendwelche Tricks für jeden Durchschnittspiloten zu fliegen ist. Besonders auffällig ist der angenehme Bügeldruckverlauf über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Auch beim Starten und Landen sind keine besonderen Fähigkeiten erforderlich. Die rund 17.000 Euro scheinen hoch, sind für die Leistung und Präzision aus meiner Sicht aber gerechtfertigt. Ein Probeflug lohnt sich.

Nordlicht

NORDNORWEGEN

Mondthermik in der Polarnacht

Thermik in Eiseskälte

TEXT UND FOTOS RAIMO HARTMANN

Nicht endende Tage und unberührte Wildnis erwarten den Reisenden, der sich im Sommer nach Nordnorwegen wagt. Während Mittelnorwegen eher flach ist, wird der hohe Norden wieder gebirgiger. Ein touristisches Highlight der Gegend ist Tromsø. Die Stadt liegt 344 km nördlich des Polarkreises auf einer langgezogenen Insel in einem Fjordbecken, welches rechts und links von mehreren Eintausendern eingerahmt wird. Betrachtet man die Stadt aus der Luft in der Mitternachtssonne, wird klar, wieso die Norweger ihre nördlichste Universitätsstadt liebevoll „Paris des Nordens“ nennen. Der Ort mit seinen fast 70.000 Einwohnern wirkt allerdings auch wie eine Insel der Zivilisation in der Weite und Einsamkeit des Nordens. Umgeben von einer imposanten Kulisse finden sich in der Region einige schöne Plätze zum Gleitschirmfliegen.

Obwohl die Sonne im Sommer zwischen Mai und August nicht untergeht, steht sie doch so tief, dass Thermikfliegen in dieser Zeit, abgesehen von einigen Tagen im Frühling während der Schneeschmelze, nicht möglich ist. Zum Glück liegt die Stadt am Meer und ein fast immer anhaltender Seewind lädt zum Soaren ein. Bei Nord- und Westwind eignet sich der 420 m hohe Storsteinen östlich des Stadtzentrums, auf den eine für Piloten kostenlose Seilbahn, der Fjellheisen, führt. Ein traumhafter Blick beim Fliegen über die Stadt und die umgebenden Berge belohnen das vorherige Warten auf gutes Flugwetter.

Winter

Im Winter allerdings hat die Gegend mit einem Naturphänomen der besonderen Art aufzuwarten: Thermikfliegen über dem Meer! Verwundert mag sich der Leser fragen, wie man sich das in der Eiseskälte und Dunkelheit des Polartages vorzustellen hat. Gibt es mysteriöse Mondthermik oder sollte das Nordlicht gar den Boden erwärmen? Die Erklärung ist jedoch eine andere: Trotz eisiger Minusgrade frieren vom Golfstrom beeinflusst nur wenige Fjorde in Nordnorwegen zu. An kalten Wintertagen reicht das „warme“ Meerwasser, um die darüber liegende Luft soweit zu erwärmen, dass es zu kleinen Ablösungen kommt. Nun heißt es jedoch schnell sein, da das Tageslicht knapp ist und nur an wenigen Stunden eine Orientierung ermöglicht: Von Ende November bis Anfang Januar steigt die Sonne nicht mehr über den Horizont. Richtig finster und unwirtlich ist es mittags jedoch nur um Weihnachten. Sonst bleiben zwei bis drei Stunden unter einem wunderschön orange bis violett leuchtenden Himmel, um einige Flüge zu wagen.

Startvorbereitungen am Ersfjord

Flug über den Ersfjord

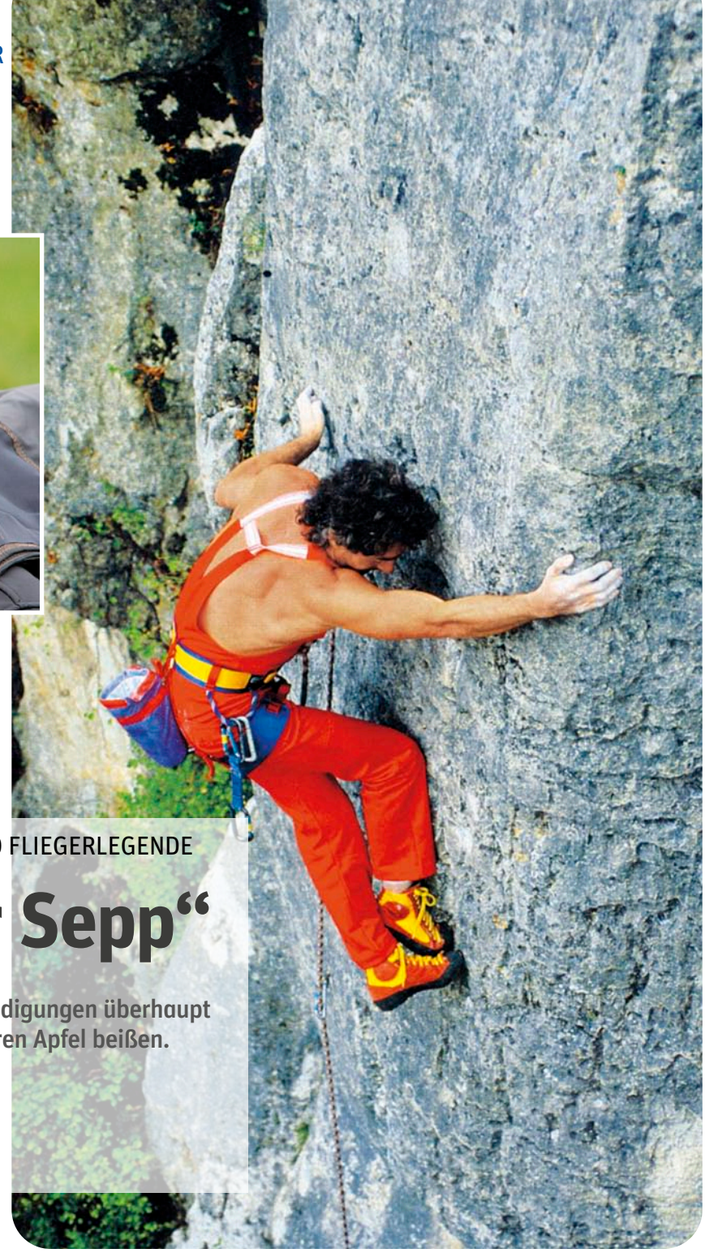
Dick eingepackt stiefelte ich im November 2009 mit einigen flugverrückten Norwegern durch den Schnee hinauf auf einen kleinen Berg in der Nähe eines Fjordes, der uns als Startplatz dienen sollte. Um nicht zu erfrieren, hatte ich mit mehreren Handschuhen und Mützen vorgesorgt. In dieser Kälte sollte ein Thermikflug möglich sein? Dieser Gedanke schien mir sehr abwegig. Am Startplatz angekommen, waren die einheimischen Piloten zuerst in der Luft, kletterten einige Kreise im Hangaufwind und flogen los zum Ufer. Frierend packte ich mein Zeug aus und flog ihnen hinterher. Selbst am Fjordufer angekommen stellte ich dann erstaunt fest, dass ich tatsächlich stieg! Bald bekamen wir Gesellschaft von einem Adler, der majestätisch über dem Wasser seine Kreise zog. Da der Schnee durch das Abendrot in wunderschöne Farben getaucht ist, war das Fliegen ein erhabenes Gefühl. Nach einer halben Stunde spürte ich dann leider meine Füße nicht mehr und kurz darauf wich jedes Gefühl aus meinen Fingern, sodass ich es vorzog, zu landen. Mittlerweile war es jedoch auch schon 13 Uhr und damit fast wieder zu dunkel zum Fliegen.

Seethermik

Trotz der widrigen Umstände oder vielleicht gerade wegen dieser, war das Fliegen in dieser Art von Thermik ein einmaliges Erlebnis.

Um diese „Seethermik“ im Winter genießen zu können, muss zwischen Wasser- und Lufttemperatur ein deutlicher Unterschied liegen. Bei einer Wassertemperatur von normalerweise 4°C sollte es deshalb schon Minusgrade haben. Kommt Wind dazu, wie es an der Küste häufig vorkommt, kann es dann schon mal ungemütlich kalt im Gurtzeug werden. Neben der eisigen Kälte begrenzt aber vor allem das nur spärlich vorhandene Tageslicht die Flugzeit. Als Startplatz bietet sich bei mäßigem Südostwind ein rund 150 m hoher Fels in Ersfjordbotn ca. 20 km südwestlich von Tromsø an. Im Hintergrund ragt die imposant geformte Spitze des großen Blåmann in den blutroten Himmel. Der Startplatz ist über einen kleinen Pfad zu erklimmen, im Spätwinter wird dies aufgrund von Schneemassen schwierig. Vor dem Abheben ist es zwingend erforderlich, den Tower des lokalen Flughafens über das eigene Vorhaben zu informieren.

Die Fliegerszene vor Ort ist sehr aktiv. Bei passendem Wetter trifft man immer einige flugbegeisterte Norweger, die sich über jeden Besuch und Interesse an den lokalen Fluggebieten freuen. Weitere Informationen, Startplätze und Kontrollzonen findet man auf der Website des „Tromsø Hang og Paraglider Klubb“ www.thpk.no.



Route „Traumschiff“ im 9 Schwierigkeitsgrad, 1983 Altmühltal

SEPP GSCHWENDTNER - KLETTER- UND FLIEGERLEGENDE

„Hello Mister Sepp“

Eigentlich mag der Sepp öffentliche Huldigungen überhaupt nicht. Doch diesmal muss er in den sauren Apfel beißen.

TEXT RUDI KANAMÜLLER

Ein Kruzifix im Herrgottswinkel der Stube, Kinderzeichnungen an der Wand, Krimskrams, Erinnerungsfotos, Medikamente auf der Eckbank. Das Wort Kämpfen ist Sepp Gschwendtner, Jahrgang 1944, nicht fremd. Ob früher in überhängenden Felswänden, in der Luft gegen das Absaufen, oder wie jetzt um seine Gesundheit. Aber das ist für Sepp nur ein Thema am Rande. Für ihn zählen gerade jetzt andere Dinge. Draußen vor der Garage steht sein Bus. Eine fahrbare Unterkunft - und ungemein praktisch. Da passt alles rein, was er braucht. Mountainbike, Gleitschirm. Sepp ist mit seiner Frau Centa viel unterwegs. Im Altmühltal warten seine „Flachlandflieger“ auf ihn und - neue Herausforderungen. Da kann selbst er noch viel lernen, wie er bescheiden sagt. Auch er, dem im Gebirge beim Thermikfliegen so schnell keiner was vormacht. „Im Flachland hast du nur zwei Chancen. Entweder es klappt oder es klappt nicht.“

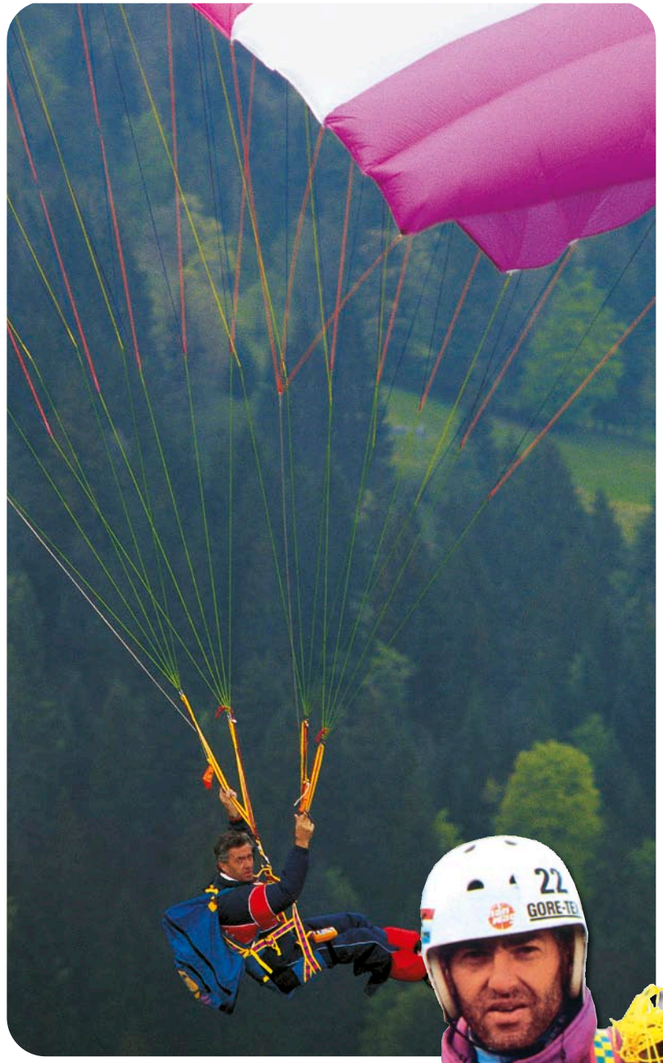
Sepp Gschwendtner, langjähriger Redakteur des DHV-Info, hat seinen Redaktionsschreibtisch vor zwei Jahren verlassen. Bis dahin, von 1992 bis 2008, hat er die Verbandszeitung souverän durch das Meer der Begehrlichkeiten navigiert. Unbestechlich und mit dem ehrgeizigen Anspruch seinen Lesern immer einen Nutzwert mitzugeben - begründet auf seinen Erfahrungen von tausenden Flugkilometern mit dem Gleitschirm. Sepp ist aber nicht nur einer der Pioniere des Gleitschirmfliegens, sondern auch lebende Legende des Klettersports.

Rückblende: Airport Seoul, Südkorea. Sepp, lange Haare, buschige Koteletten, die er sich bis zum Kinn herunter hat wachsen lassen, schaut vogelwild aus. Das macht aber nichts. „Als ich durch die Passkontrolle gehe“, erinnert er sich, wie wenn es erst gestern gewesen wäre, „begrüßt mich der koreanische

Zöllner ehrfurchtsvoll mit „Hello Mister Sepp“. Dass Gschwendtner im viele tausend Kilometer entfernten Korea bekannt ist wie ein bunter Hund, ist leicht geklärt. Jeden Abend war „Mister Sepp“ zu Gast in koreanischen Wohnzimmern - auf dem Bildschirm. Dort demonstrierte er in Begleitung eines TV-Teams seinen Fans täglich, wo es beim Freiklettern langgeht. Und schon lange bevor Klettern Trendsportart wurde, bewegte sich der Sepp mit Muscleshirts und buntgestreiften, hautengen Sportleggings im Fels. Ihm gelang im Jahr 1981 mit dem „Münchner Dach“ an der Prunner Wand im Altmühltal der erste Weg im Schwierigkeitsgrad 9UIAA. Ein Schwierigkeitsgrad, der jenseits unserer Vorstellungskraft liegt und für den es damals keine Definition gab. Um den zu meistern, braucht es Kraft und Technik. Solche Herausforderungen sind, darin sind sich die Experten einig, „nur außerordentlichen Könnern zugänglich“. Sepp war einer davon.

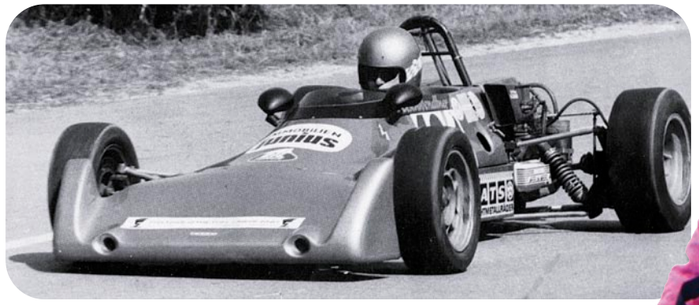
Der Grund für seine Furchtlosigkeit liegt wohl daran, dass er sich auch als Jugendlicher eigentlich noch „nie etwas g’schissen hat“, wie er sagt. Mit allen Begleiterscheinungen: Wirtshaus, Raufen und Mopedfahren. Ausgerechnet ein „Trachtler“ sei es gewesen, der ihn auf eine Bergtour mitgenommen hat. Von da an, sagt er, sei es um ihn geschehen gewesen: „Nix mehr Moped und Wirtshaus.“ Besessen von dem Gedanken, einer der besten Kletterer werden zu wollen, radelte er so oft es ging nach Baierbrunn im Isartal. Sein Ziel der Klettergarten. Und so steil wie die Wände, so steil verlief anschließend seine Kraxlerkarriere. Bereits als 16-Jähriger kletterte er viele alpine Touren, machte später Erstbegehungen im Wilden Kaiser und in den Ostalpen. „Alles, was ich gemacht habe“, sagt er, „musste so schwer wie möglich sein.“

Was der Naturbursche leistete, blieb natürlich der interessierten Fachwelt nicht lange verborgen. Für „herausragende Leistungen“ erhielt er zusammen mit Wolfgang Güllich und Kurt Albert 1985 auf Vorschlag des Deutschen Alpenvereins das „Silberne



FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER, UWE NEESEN, DANIEL HEUMANN, BJÖRN KLAASSEN, HENRY HAUCK

Einer der ersten Flüge vom Brauneck, Anfang 1987



Sepp in der Formel Super V, 1973 (oben), und rechts beim legendären Stubai-Cup, 1988

Ganz oben: Erste inoffzielle Gleitschirm-Weltmeisterschaft in Verbier, 1987.
Darunter: Von Anfang an dabei, Sepp 1986 in Oberammergau

Lorbeerblatt“, die höchste Sportauszeichnung in der Bundesrepublik Deutschland. „Obwohl ich damals gar nicht Mitglied im Alpenverein war“, erzählt er. „Mister Sepp“ war es auch, der das erste Lehrbuch überhaupt über das Sportklettern geschrieben hat. Ein Büchlein, erschienen in einer für damals gigantischen Auflage von über 40.000 Exemplaren. Was ihn besonders freute: Das Buch wurde nicht nur in „alle möglichen Sprachen“ übersetzt. Zu seiner eigenen Verwunderung auch in Koreanisch. „Obwohl die nie um Erlaubnis gefragt haben“, sagt er und lacht.

Leidenschaften kommen und gehen. Wenn sich Sepp etwas in den Kopf gesetzt hat, dann verfolgt er das Ziel mit der ihm eigenen Verbissenheit. Mit 3.000 Mark aus einer Erbschaft in der Tasche startete er in den 70er Jahren als Zwischenepisode einen Abstecher in den Rennsport. Schnelle Fahrzeuge haben ihn schon immer fasziniert. Er kauft sich ein Go-Kart und versucht sein Glück auf der Rennpiste. Bei acht Rennen schafft er es fünfmal, unter die ersten Drei zu kommen. „Von da an“, sagt er, „fühlte ich mich zum Rennfahrer berufen.“ Die Sache hatte aus seiner Sicht nur einen kleinen Haken: „Ich hatte kaum Sponsoren und war selbst mein eigener Mechaniker. Alles in allem“, so zieht er rückblickend Rennbilanz, „kann ich eigentlich so schlecht auch wieder nicht gewesen sein“. Denn von 25 Rennen, die er in seiner Klasse, die etwa der heutigen Formel 3 entspricht, bestritten hat, „habe ich fünf gewonnen“. Über kurz oder lang aber sei schließlich das eingetroffen, was er längst befürchtet hatte: „Mir ging das Geld völlig aus. Oft hätte ich nicht mal mehr vom Ausland nach Hause fahren oder mir was zum Essen kaufen können, wenn es kein Preisgeld gegeben hätte!“

Was tut er in dieser verfahrenen Situation? Sepp handelt so wie immer: konsequent. Er verkauft das Rennauto, fängt wieder zu Klettern an und bekommt die Handelsvertretung des damals größten Bergsportausrüsters Salewa. Es war fast wie ein Fingerzeig des Schicksals als Bernhard Schmid, Kletterer und Salewa-Kollege, 1986 einen Gleitschirm, der „eigentlich mehr ein Fallschirm mit versteiftem Material war“, aus Frankreich mitgebracht hatte. „Weil das Ding verkauft werden musste, haben wir’s halt alle mal probiert, ob Verkäufer oder Sekretärin. Hang rauf und runter“, erzählt er. Die Dinger flogen ja nicht weit. Und Sepp wäre nicht er selbst gewesen, wenn er nicht versucht hätte, aus den trägen Segeln das Letzte herauszuholen. Einen ersten Meilenstein setzte er 1988: Vom Wallberg zum Wendelstein absolvierte er unter abenteuerlichen Bedingungen den ersten dokumentierten Streckenflug in Deutschland. 14 Kilometer weit ist er damals geflogen. Praktisch ein Quantensprung in der Entwicklung des Gleitschirmfliegens ist ihm ein Jahr später in Namibia gelungen, wo er in Bitterwasser als Gleitschirmpilot unterwegs mit einer Drachenflieger-Expedition einen Streckenweltrekord über 91 Kilometer aufstellte. Übrigens nicht sein einziger. Der Wechsel ins Profifach als Test- und Wettkampfpilot führender Gleitschirmhersteller war so gesehen die logische Konsequenz. Die Mitgliedschaft in der Deutschen Nationalmannschaft auch. Aber das ist Vergangenheit.

Heute zieht es ihn oft zu Fuß hinauf auf einen Berg im Alpenvorland, um dann ganz allein hinabzugleiten. Und bevor der Sepp sich raushaut, hört er in sich hinein. „Wie ziehen die Wolken, wie ist die Luft? Was ist anders?“ Und noch etwas gibt Sepp Gschwendtner jungen Fliegerkollegen mit auf den Weg: „Wichtig ist halt bei so einem Sport, wo man vom Himmel auf den Boden fallen kann, sich darüber klar zu sein, dass es eine hundertprozentige Sicherheit nicht gibt.“ Da können die Hersteller noch so viel von passiver Sicherheit durch gutmütige Schirme oder Protektoren reden. Die maximale Sicherheit bestehe außer einer guten Ausrüstung vor allem darin, sein Können bei der Auswahl des Schirms und der Flugbedingungen realistisch einzuschätzen. Und bei Fehlern, die wohl jedem mal passieren, überlegt und ruhig zu reagieren. Fast immer führe erst der Doppelfehler zum Unfall. Dennoch verkennt er nicht, dass es in der Geschichte des Gleitschirmfliegens einen gewaltigen Sprung gegeben hat, die in der Entwicklung der 1er, bis 1-2er Schirme gipfelten. Sepp: „Anfang der 90iger Jahre waren eigentlich alle Segel nur Hochleister.“ Die Folge: Viele Hobbypiloten fühlten sich schlicht überfordert. Darauf hätten die Gleitschirmhersteller Gott sei Dank reagiert.

Dennoch gibt es zwischen Himmel und Erde manchmal auch Dinge, die die größten Könner an sich zweifeln lassen: „Noch“, sagt Sepp mit leichtem Bedauern in der Stimme, „gelingt es mir im Flachland nicht, so lange zu fliegen, wie ich will.“ Dass sich das irgendwann vielleicht einmal ändert, damit haben auch die beiden schmalen Bänder etwas zu tun, die in seinem Naturgarten am Ortsrand von Deining zwischen drei alten Fichten gespannt sind: Balancieren, Gleichgewicht halten, sich konzentrieren. Wer fliegt, muss fit sein, sagt der Sepp und turnt dabei gekonnt auf der Slackline. Denn die Steigerung im Flugkönnen besteht nicht nur in einem besseren Schirm, sondern vor allem in der Fitness und der realistischen Einschätzung seines Könnens. Aber da gibt es noch so eine Sache, die Sepp auch nach so vielen Jahren aktiven Fliegens und nach so vielen Erfolgen immer noch gewaltig wurmt: „Ich mag es überhaupt nicht, wenn 20 andere Flieger vor mir sind und ich sehe, wo’s raufgeht. Ich will durch Wissen und Training selbst die richtigen Entscheidungen treffen. Das ist mein Bestreben.“

Sepp beim Flachlandfliegen im Altmühltal

Anzeigen

DRACHENFLUG

Unfallanalyse 2009

Für das Jahr 2009 wurden dem DHV 29 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet (25 Inland, 4 Ausland), davon ein Todesfall

TEXT KARL SLEZAK

Jahr	Unfälle/Störungen gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4
2002	32	4
2003	38	2*
2004	28	2
2005	27	2
2006	25	4
2007	40	7
2008	30	2
2009	29	1

* und 1 Passagier, 1 Pilot vermisst

Die Tabelle zeigt die Hängegleiter-Unfallzahlen im Jahresvergleich.

Tödlicher Unfall 2009

Neunerköpfl, Tannheimer Tal (Österreich)
Obwohl er einen langen und ausgiebigen Vorflug- und Startcheck gemacht hatte, startete ein 59-jähriger Drachenflieger am Neunerköpfl mit offenen Beingurten. Auch die vielen am Startplatz anwesenden Piloten bemerkten den tödlichen Fehler nicht. Er konnte sich bis kurz vor der Landung am Steuerbügel festklammern und stürzte dann aus 15 m Höhe in ein felsiges Bachbett. Zu diesem Unfall gibt es einen ausführlichen Unfallbericht unter „Sicherheit“ auf dhv.de

Start

Neun der gemeldeten Unfälle ereigneten sich in der Startphase.

Start mit zu geringer Geschwindigkeit

Ganz auf die Feinkorrekturen des Fluglehrers zur Handhaltung war ein Drachenflieger bei einem Start-Landetraining an der Porta Westfalica konzentriert. Er achtete nicht auf den korrekten Anstellwinkel und ließ den Drachen (Bautek Kite) zu weit aufmachen. Im Abflug nahm der Flügel die Nase herunter um Fahrt aufzunehmen und rauschte in die Bäume. Der Sturz ging bis auf den Waldboden, wobei sich der Pilot schwer verletzte.

Böen/Seitenwind beim Start

Grenzwertige Bedingungen mit Böen bis über 40 km/h herrschten am Fluggelände Görauer Anger. Noch während des Startlaufs fährt eine Böe unter den rechten Flügel des Wills Wing T2C 154, hebt diesen an und drückt die linke Fläche zu Boden. Der Drachen gerät in Schräglage, hebt trotzdem ab und dreht weiter, fast 180° auf den Hang zu. Den unvermeidlichen Crash vor Augen, gelingt es dem Piloten noch den Steuerbügel rauszudrücken und den Drachen zu verlangsamen. Der Aufprall im felsigen Gelände verläuft wahrscheinlich deshalb noch relativ glimpflich, der Pilot kommt mit 2 Rippenfrakturen davon.

„Pilot sehr risikofreudig“, diesen Button im Unfallbericht kreuzte ein Drachenflieger nach seinem Crash selbstkritisch an. Obwohl schon ein vorher fehlgestarteter Hängegleiter in den Büschen unterhalb der Rampe lag und beständig starker Seitenwind herrschte, wagte der Pilot einen Versuch. Nach 20 m Flugstrecke schlugen die Leerotoren zu und drückten den Drachen nach unten. Die Basis streifte einige Büsche, worauf der Drachen stark nach vorne abkippte und im Sturzflug in den Wald eintauchte. Mit dem Nasensporn voraus (Bautek Zephir CX) bohrte sich das Gerät in den Waldboden und nahm dadurch eine Menge Energie aus dem Crash. Dank Integralhelm blieb der Aufprall des Kopfes auf Steinen folgenlos, der Pilot zog sich bei diesem Unfall außer Prellungen keinen körperlichen Schaden zu.

UL-Schleppstart

Drei Unfälle wurden gemeldet, die sich in der Startphase des UL-Schlepps ereignet hatten.

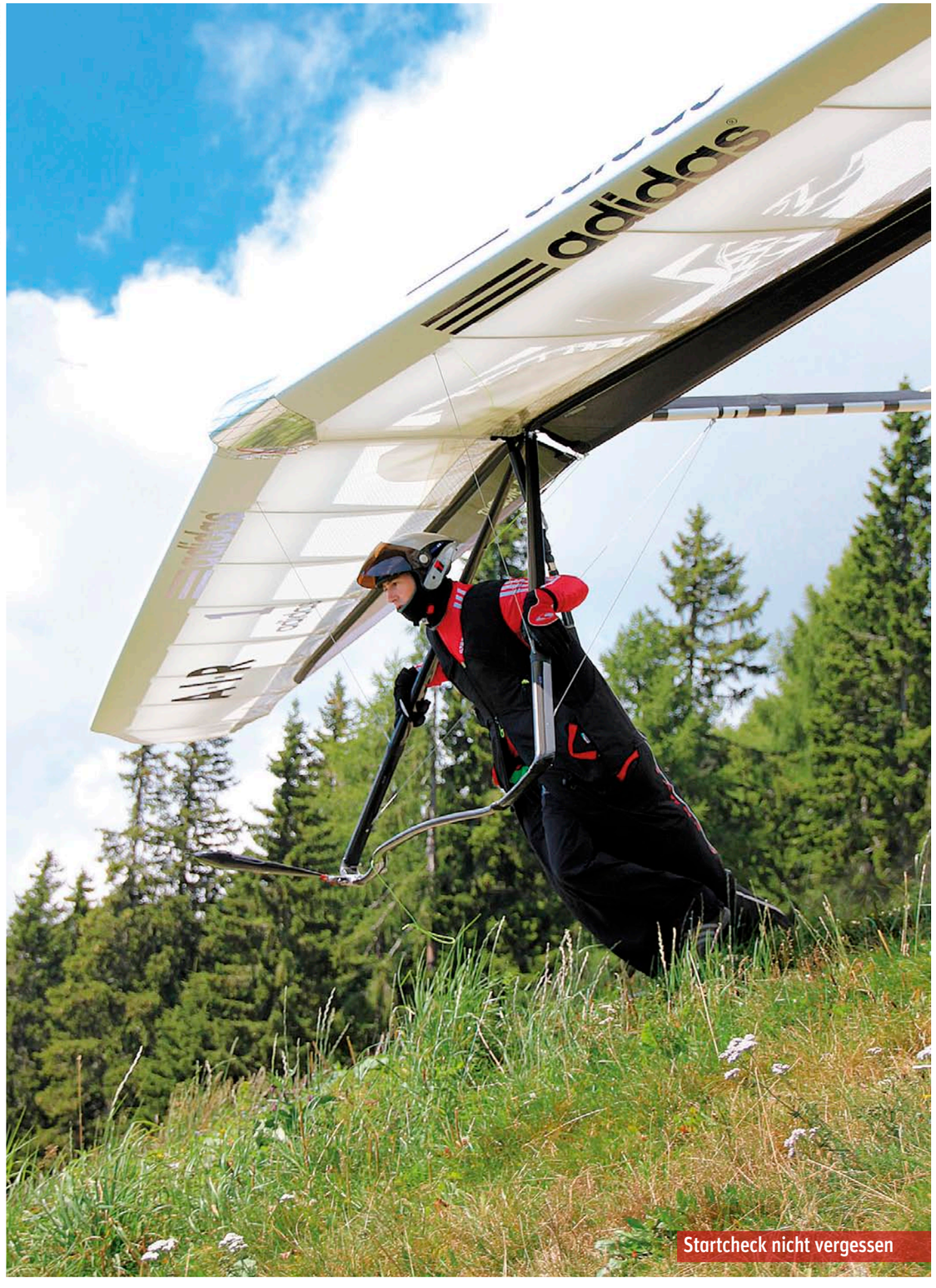
Nach problemlosem Fußstart hatte ein Pilot Schwierigkeiten beim Einstieg in sein neues Gurtzeug (Der Unfallflug war der erste Flug mit diesem Gurtzeug). Er war hierdurch abgelenkt und sein Drachen (Aeros Combat) überstieg das UL. Unmittelbar danach, in ca. 20 m Höhe, kam es zu einem Lock Out mit hoher Schräglage. Obwohl der Pilot umgehend klinkte, reichte die Höhe nicht mehr für ein Abfangen des Drachens. Das Gerät schlug nach einer Kehre von 180° auf der Betonbahn auf. Der Pilot zog sich dabei schwere Verletzungen zu, vor allem im Brustbereich, durch die vor der Brust befindliche Metall-Schleppklinke.

Der stark beschädigte Integralhelm lässt den Schluss zu, dass dieser erhebliche weitere schwere Verletzungen verhindert hat.

Ebenfalls vermutlich auf die Einwirkung der Schleppklinke zurückzuführen ist der Rippenbruch eines anderen Piloten. Dieser musste kurz nach dem Abheben vom Startwagen mit ¾ gespannter VG eine Radlandung vornehmen, weil es zu einer versehentlichen Auslösung der Schleppklinke gekommen war. Die Landung, auf Bauch/Brust, drückte die Schleppklinke so stark gegen den Brustkorb, dass eine Rippe brach.

Gleich zwei Schwerverletzte forderte ein UL-Schlepp-Unfall am Flugplatz Sengenthal/Forst in Bayern. Das Schlepptrike gewann im Abflug zu wenig Höhe, streifte mit dem Fahrwerk ein Rapsfeld

FOTO ANDREAS BECKER PILOT TIM GRABOWSKI IN GREIFENBURG



Startcheck nicht vergessen

SICHERHEIT | HG UNFALLANALYSE 2009

Ursache	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fehler Landeeinteilung und Landung	34%	27%	43%	26% (10)	8 (29%)	7	8	25	17	15
Fehler Start Abflug	16%	22%	12%	24% (9)	5 (18 %)	8	6	9	8	9
Kollision mit Hindernis im Flug	14%	17%	20%	14% (5)	5 (18%)	4	3	3	2	4
Kollision Luftfahrzeug	5%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	1	0	2	2
Gefährliche Flugbedingungen	nicht erhoben	7%	11%	5% (2)	3 (11%)	3	2	1	1	1
Medizinischer Ausfall	nicht erhoben	4%	3%	0 % (0)	0 (0%)	1	1	0	0	0
Technik Ausrüstung	9%	4%	6%	10% (4)	2 (7%)	2	1	1	3	1
Lockout	5%	7%	0%	5% (2)	0 (0%)	2	2	2	0	0
Technik Schleppausrüstung	5%	2%	0%	3% (1)	0 (0%)	0	0	0	1	1
Überschlag	7%	2%	5%	7% (3)	3 (11%)	3	1	0	0	0
Nicht eingehängt	0%	4%	0%	3% (1)	1 (3 %)	1	0	1	2	1
Sonstiges	5%	0%	0%	0 %	0 (0%)	0	0	1	1	0

überschlug sich und stürzte zu Boden. Der oberhalb des UL fliegende Atos wurde durch das sich plötzlich straffende Schleppseil ebenfalls zu Boden gerissen. Beide Fluggeräte wurden total zerstört.

Windenschleppstart

Ein Doppelsitzerflug mit einem Atos VX endet für Pilot und Passagier mit Verletzungen.

Unmittelbar nachdem sich der Starre vom Startwagen gelöst hatte, wurde ein Flügel durch eine thermische Böe angehoben. Dadurch bekam die andere Seite Bodenberührung. Der Hängegleiter drehte sich sofort um 90°, dabei pendelte der Passagier durch und schlug mit dem Kopf auf den Boden auf. Der Passagier erlitt eine Gehirnerschütterung und schlug sich die Lippe auf. Die medizinische Untersuchung hat gezeigt, dass auch hier weit schlimmere Kopfverletzungen durch den Integralhelm verhindert worden sind.

Wegen eines deutlich zu hoch gewählten Anstellwinkels ist ein Drachen unmittelbar nach dem Start in den Lock Out geraten. In 3 m Höhe begann das zunächst sehr flache seitliche Abdrehen, das nicht korrigiert und zusehends steiler wurde. Nach ca. 20 m erfolgte die Bodenberührung mit einem Flügel und der Crash auf den Boden. Der Pilot brach sich dabei einen Oberarm.

Nicht eingehängt

Der tödliche Unfall am Neunerköpfl (siehe tödliche Unfälle) fällt in diese Kategorie. Das DHV-Lehrteam prüft derzeit, ob der Lehrinhalt „Partnercheck“ sinnvoll in die Flugausbildung integriert werden kann.

Partnercheck

Es ist eine traurige Gewissheit, auf die man sich leider verlassen kann; jährlich mindestens ein tödlicher Hängegleiterunfall mit der Ursache „nicht eingehängt“ oder „Beingurte offen“. Bisher hat es noch keine technische Lösung gegeben, die hier Verbesserung brachte. Kletterer praktizieren den „Partnercheck“. Dabei wird gegenseitig der wichtigste Kontrollpunkt - der Anseilknoten - gecheckt. Bei praktisch allen „nicht eingehängt“ oder „Beingurte offen“-Unfällen in den letzten Jahren war der Pilot nicht alleine am Start, ein solcher Partnercheck wäre also möglich gewesen. Dies ist eine ausdrückliche „Aufforderung zum Hinschauen“.

Tödlicher Unfall am Neunerköpfl: Dieser fatale Fehler (offene Beingurte) könnte von anderen Piloten bemerkt werden, wenn eine „Kultur des Hinschauens“ stärker ausgeprägt wäre.

Flug

Zu vier Unfällen kam es während der Flugphase

Hindernisberührung

Beim hangnahen Fliegen kollidierte ein Pilot mit Bäumen. Eine Böe hatte ihn beim Ausleiten einer Kurve an den Hang gedrückt. Der unverletzt im Geäst hängende Pilot wurde, mitsamt seines Fluggerätes, durch den Downwash eines Rettungshubschraubers, der fünfmal einen knappen Überflug machte, „vom Baum geschüttelt“, was zu Totalschaden am Gerät führte. „Das sollte man den Rettungsfliegern sagen, dass so etwas nicht geht“, schrieb der Drachenflieger in seinem Unfallbericht. Der DHV hat sich diesbezüglich, auch wegen weiterer, ähnlicher Fälle, an alle Rettungshubschrauber-Organisationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz gewandt. Unser Hinweis, dass die Fluggeräte oft nicht stabil in den Bäumen hingen und vom Downwash gefährdet seien, stieß teilweise auf positives Feedback.

Kollisionen

Im Berichtszeitraum wurden zwei Kollisionen Hängegleiter/Gleitschirm gemeldet. Dabei wurde keiner der beteiligten Piloten ernsthaft verletzt.

Meist ereignen sich Kollisionsunfälle im freien Luftraum und die Klärung der Schuldfrage ist schwierig. Nicht so bei einem Fall im August 2009 in Greifenburg beim Fliegen am Hang. Der Drachen hatte den Hang zu seiner Rechten, ihm kam ein Gleitschirm entgegen. „Der Drachenflieger kam sehr schnell auf mich zu und machte keine Anstalten nach links auszuweichen“ beschwerte sich der Gleitschirmflieger in seinem Unfallbericht, offensichtlich in Unkenntnis der Tatsache, dass er mit seinem Gleitschirm nach rechts ausweichpflichtig gewesen wäre. Der Drachenpilot musste nach der Kollision den Retter auslösen, dabei hing er kopfüber im Wrack seines Fluggerätes. Mit viel Glück überstand er den Aufprall im bewaldeten Steilhang nur mit Prellungen am ganzen Körper. Der Gleitschirmflieger konnte weiter fliegen und landete am Startplatz wieder ein.

Gleitschirmflieger unterschätzen häufig die Geschwindigkeit, mit der sich die viel schnelleren Drachen annähern. Als ein Drachen von rechts aus dem freien Luftraum auf ihn zukam, war einem Gleitschirmflieger an der Hochries klar, dass er in dieser Situation ausweichpflichtig ist (kreuzende Kurse). Da der Hängegleiter aber sehr schnell heran schoss, kam das Ausweichen des Gleitschirmfliegers zu spät und beide Fluggeräte kollidierten. Dabei wurde der Gleitschirmpilot hart vom Steuerbügel des Drachens am Rücken getroffen, der Protektor verhinderte schlimmere Verletzungen. Der Drachen stürzte sofort unkontrolliert ab, nach Auslösung der Rettung landete der Pilot unverletzt. Der Gleitschirm konnte vom Piloten wieder unter Kontrolle gebracht werden und normal landen.

Nach 20-minütigem Flug löste sich versehentlich das Rettungsgerät eines Drachenfliegers aus, der in 80 m Höhe soarte. Es ließ sich im Nachhinein nicht mehr feststellen, ob ein Fehler am Containersystem oder eine ungewollte Auslösung durch den Piloten zur Freisetzung des Retters geführt hat. Der Pilot hatte das Pech, unmittelbar neben einer großen Fläche mit hohen Büschen auf einem unwegsamen Steilhang aufzuprallen. Er erlitt dabei mehrere Wirbelfrakturen.

FOTO MATJAZ KLEMENCIC IN TOLMIN SLOWENIEN

Landeeinteilung und Landung

Während Landeeinteilung und Landung kommt es zum Großteil der Unfälle mit Hängegleitern. Von den 29 Hängegleiterunfällen ereigneten sich mehr als die Hälfte, 15, bei Landeeinteilung und Landung.

Hindernisberührung im Landeanflug

Zwei Verletzte, davon einer mit lebensgefährlichen inneren Verletzungen, forderten Hindernisberührungen im Landeanflug.

Wahrscheinlich wegen einer Kombination aus einem thermischen Heber und zu langsamer Fluggeschwindigkeit kam es bei einem Bautek Kite im Landeanflug zu einem Strömungsabriss. Der Drachen schmierte nach links ab und kollidierte mit zwei geparkten Autos. Wegen seiner lebensgefährlichen Verletzungen musste der Pilot mit dem Rettungshubschrauber in ein Unfallkrankenhaus geflogen werden.

Unbekannten Grades verletzt wurde ein Pilot, der in Ruhpolding beim Landeanflug einen Baum berührte. Offensichtlich war der Landeanflug zu niedrig erfolgt. Der Versuch, bei böigem Wind eine Baumreihe zu überfliegen, endete mit einer Baumberührung und Absturz bis zum Boden.

Beim Tegernseer Seefest fliegen alljährlich die Gleitschirm- und Drachenflieger vom Wallberg über den See zur Halbinsel Point. Hier kam es 2009 zu einem schweren Hängegleiterunfall. Weil ein vor ihm

Anzeigen

Anzeigen

FOTO KLAUS WETZEL

gelandeter Gleitschirm den (sehr kleinen) Landeplatz nicht gleich freimachte, entschied sich ein Drachenflieger, noch einen Wartekreis über dem See zu fliegen. Das führte jedoch zu einem Höhenverlust, der einen problemlosen Landeanflug nicht mehr zuließ. Über die Hindernisse im Endanflug (Bäume, Hütte) konnte der Pilot ganz knapp und nur noch durch Rausdrücken des Steuerbügels fliegen, was zu einem Strömungsabriss führte. Der Drachen kippte anschließend auf die Nase und crashte in den Boden. Beim Aufprall zog sich er Pilot schwere Verletzungen an Kopf, Brustkorb und den Händen zu.

Absolut beratungsresistent zeigte sich ein Drachenflieger am Hochfelln. An diesem Tag herrschte Westwind, alle am Berg anwesenden Piloten starteten Richtung Westen. Darauf wurde auch ein Drachenflieger aufmerksam gemacht, der im Begriff war, nach Südosten ins Lee zu starten. Der ließ sich von seinem Vorhaben jedoch nicht abbringen. Durch das Luftmassensinken im Lee verlor er schnell an Höhe und musste im Wald notlanden. Drachen und Pilot stürzten durch die Bäume bis auf den Boden. Strafe für seinen Leichtsinn war eine Oberarmfraktur und ein Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft wegen Verstoßes gegen luftrechtliche Bestimmungen (LuftVO § 3a, Flugvorbereitung).

Bodenberührung beim Landeanflug

Nicht mit dem Flügel, aber mit den Trapezecken blieben zwei Piloten an Bodenerhebungen während des Endanfluges hängen. Beide verletzten sich dabei leicht.

Landefehler

Zu früh rausgedrückt, harte Landung mit dem „abgestellten“ Drachen auf den Füßen. Zweimal crashten Piloten auf diese Weise und verletzten sich mittelschwer an den unteren Extremitäten.

Viel zu früh rausgedrückt, mit der Folge, dass der Drachen auf die Nase geht und sich in den Boden bohrt; dreimal wurde ein Unfall mit diesem Szenario gemeldet, alle Piloten zogen sich Oberarmfrakturen zu, einer davon beidseitig. „Scheiße!!!!!!!, das nächste Mal lasse ich los“, kommentierte eine Pilotin in ihrem Unfallbericht den Umstand, dass sie sich beim Crash am Steuerbügel festgeklammert hatte.

Das Loslassen des Steuerbügels ist in dieser Situation (Durchpendeln durch's Trapez nach dem Aufprall der Nase) die einzige Möglichkeit, um den sonst vorprogrammierten Oberarmbruch zu verhindern.

„Steuerbügel frisst Gras“

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

NfGH
Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

312/167

FOTO HORST BARTHELMES

Verlängerungsnachweis für HG-Windenführer

Bisher galt, dass ein Windenführer innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 5 Windenschlepps für die geforderte Inübunghaltung nachweisen musste. Dieser Nachweis konnte durch eine Eigenbestätigung des Windenführers erbracht werden. Der Nachweis der Inübunghaltung erstreckte sich auf alle in dem Windenführerausweis benannten Luftsportgeräte.

Die Zunahme von schweren Hängegleiter Windenschleppunfällen in diesem Flugjahr, die auf die allgemein nachlassenden Aktivitäten im Hängegleiter-Windenschlepp zurück zu führen sind, haben die DHV-Kommission veranlasst, für den HG-Windenschlepp explizit einen Nachweis der mindestens 5 Inübunghaltungsschlepps zu fordern. Es gilt daher ab 1.1 2011 nachfolgender Kommissionsbeschluss:

Ab 1.1.2011 gilt: Windenführer dürfen nur dann HG-Schlepp durchführen, wenn sie innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 5 HG-Windenschlepps durchgeführt haben. Der Nachweis ist vom Windenführer und dem geschleppten Piloten zu unterschreiben. Hat der Windenführer innerhalb der letzten 24 Monate nicht die erforderliche Anzahl Schlepps durchgeführt, sind zunächst mindestens 5 Schlepps unter Anleitung und Aufsicht eines EWF oder Fluglehrers nachzuweisen. Die Bestätigung ist im Flugbuch oder Windenführernachweisheft zu dokumentieren.

Links zum HG-Windenschlepp auf www.dhv.de unter Schleppbetrieb

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.
Abonnement: 33,23 Euro pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

WETTER | SCHLÜSSELSTELLEN

SCHLÜSSELSTELLEN DER OSTALPEN

Wo einem der Wind kein X für ein U vormacht

TEXT VOLKER SCHWANIZ

Die Beurteilung der Windsituation ist ein elementarer Teil der Fliegerei. Als Flieger muss man oft mit Prognosen/Ortssituationen umgehen, die sich anders darstellen als erwartet. Man steht dann vor der Frage: Krasse Fehlprognose oder gerade noch die Ruhe vor dem Sturm?

Das Problem mit dem Gebirgswetter

Durch die zerklüftete Struktur der Alpen, die in sehr unterschiedlichen Höhenlagen liegenden Fluggebiete und nicht zuletzt durch das jahreszeitlich sehr variable thermische Eigenleben ist es trotz vieler verfügbarer Wettermodelle und Windmesswerte sehr schwer, sich ein aussagekräftiges Bild der Windsituation zu verschaffen.

Verschärfend kommt bei uns Drachen- und Gleitschirmfliegern hinzu, dass in Sachen Wind das „Brett“ zwischen einem guten Flugtag und kritischen Bedingungen sehr schmal ist. Ein paar Stundenkilometer mehr Wind, ein bisschen mehr Druck- oder Temperaturdifferenz machen nordalpenseitig aus Südwind gebietsweise schon Südföhn. Auch alpensüdseitig ist in manchen Gebieten die Grenze zwischen leichtem Nordwind und Nordföhn so schmal, dass selbst die besten Wettermodelle nur eine grobe Hilfe sind. Aber nicht nur in solchen Fällen ist ein morgendlicher Abgleich der Prognose mit den tatsächlich (an aussagekräftigen Punkten) gemessenen Windwerten Pflicht.

Als Flieger ist es daher wichtig zu wissen, welche Messpunkte geeignet sind, um kritische Windsituationen klar und vor allem schon am frühen Morgen zu erkennen (während man selbst noch unter der windabschirmenden nächtlichen Inversion liegt). Verlässt man sich nur auf das Augenscheinliche vor Ort oder ungünstig platzierte Messstationen, besteht die Gefahr, sich nur unter dem sehr dünnen Hemdchen einer leichten bzw. zeitweisen Abschirmung zu befinden, die jederzeit zusammenbrechen kann.

Obwohl es immer einige Täler/Regionen gibt, in denen die großräumige Windsituation mehr Einfluss nimmt als in anderen, kann man doch einige Referenzpunkte benennen, die bei bestimmten Windsituationen immer anspringen. Sie stellen damit eine gute Warnung vor kritischen Windbedingungen dar. Daher stützt sich eine aussagekräftige Windbeurteilung für Flieger immer zu einem großen Teil auf spezielle Messpunkte der Region. Und das auch, wenn die Situation vor Ort augenscheinlich anders erscheint.

Beispiel:
Kössen: 18.08.2010 – 10 Uhr:
Windwerte/Webcam zeigen gute Bedingungen, nur der leere Startplatz ist ungewöhnlich...

Länder Städte Radar Satelliten Karten Wasser Pegel

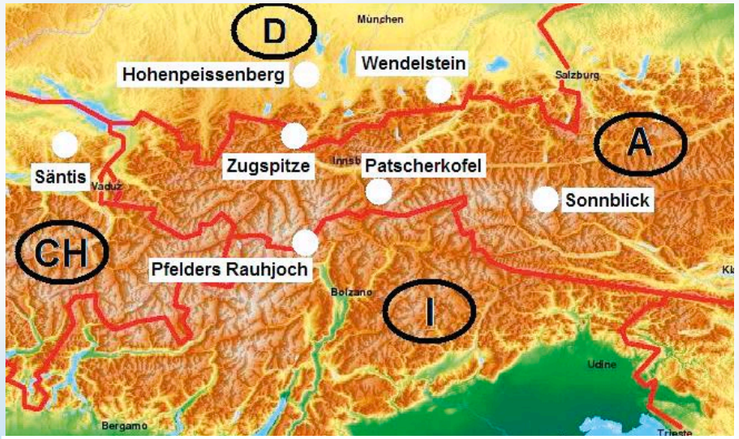
Bookmark **Aktuelles Wetter: Wendelstein (1835m)** Wind-Rechner

Ortszeit	Stärke km/h	Stärke Bft.	Spitze km/h	Richtung Grad	
Mi, 18.08. 10:00	36	5	47	280°	W
Mi, 18.08. 09:00	36	5	50	270°	W
Mi, 18.08. 08:00	36	5	47	280°	W
Mi, 18.08. 07:00	32	5	50	250°	W

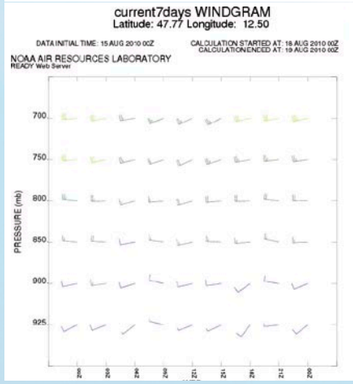
Temperatur	Feuchte/Sicht	Niederschlag	Wolken	Wind	Luftdruck	Schnee
© WetterOnline		6-stündlich	stündlich			

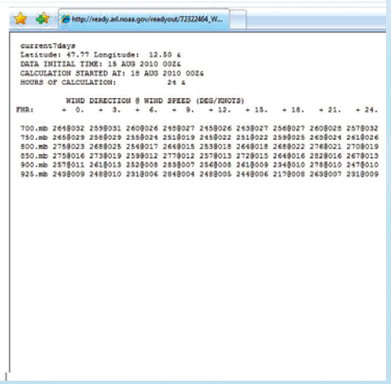
Google-Anzeige
Wandern & Spazieren Entdecken Sie das Genferseegebiet zu Fuss oder mit dem Fahrrad ! www.genferseegebiet.ch

Gleichzeitig zeigen die Windwerte des 30 km nahen Wendelsteins auf 1.883 m klar starken Wind mit 50 km/h Böen an



Die Windprognose des GFS-Wettermodells für den Nordalpenrand liefert folgende Windwerte für den Vormittag – Quelle ARL . Dieses Beispiel verdeutlicht das Dilemma, vor dem man als Flieger häufig steht: Die momentane, sichtbare Ortssituation zeigt problemlose Bedingungen. Währenddessen andere, oft nur wenige Kilometer entfernt liegende Stationen die eventuell kritischen Bedingungen eindeutig anzeigen





Der Herrscher über den Süd-Föhn

Patscherkofel 2.254 m
Lage: bei Innsbruck (A), Ostseite des Brenner-Passes

Die Reichweite seiner Aussagekraft kann man über den gesamten Nordalpenbereich ansetzen, sie umfasst seichten/flachen Föhn ebenso wie den („normalen“) hochreichenden Föhn. Sie bezieht sich aber nur auf Südlagen, bei allen anderen Windrichtungen sind andere Messpunkte zu wählen.

Bemerkungen: Durch seine Lage in einem der föhnanfälligsten Gebiete der Alpen (Wipptal/Brenner-Pass) werden Südströmungen/Föhnströmungen so deutlich kanalisiert, dass seine Windwerte schon sehr früh auffällig hohe Werte annehmen (> 40 km/h). Hervorzuheben ist, dass der Patscherkofel zusätzlich zum Höhenwind auch den Anteil einer Föhnlage abbildet, der durch „seichten/flachen

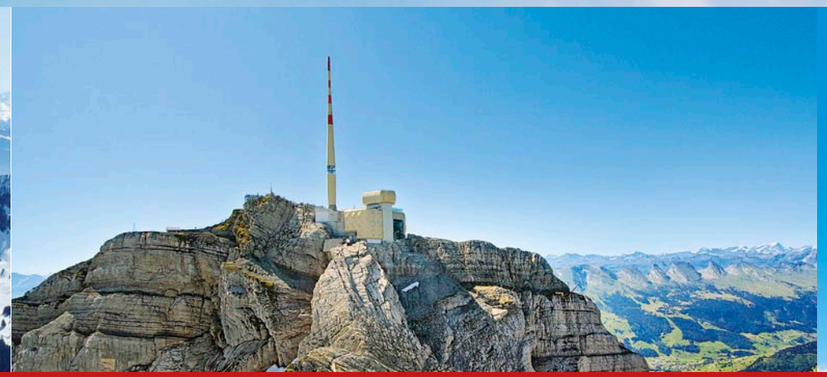
"Der Weise äußert sich vorsichtig,
der Narr mit Bestimmtheit über das kommende Wetter."
Wilhelm Busch

www.dhv.de

WETTER | SCHLÜSSELSTELLEN

Zugspitze

Wendelstein



Säntis

Patscherkofel

Föhn“ entsteht, welcher sich nur durch Passeinschnitte im Hauptkamm und dann in den tieferen Schichten fortpflanzt.

Durch die enorme Föhn-Empfindlichkeit des Patscherkofels ist es nicht verwunderlich, wenn sich die Südströmung in umliegenden Gebieten abgeschwächt darstellt bzw. etwas verzögert durchsetzt.

Man sollte sich aber davor hüten, sich nur auf pauschalen Aussagen, ab welchen Patscherkofel - Werten man in einzelnen Gebieten „immer“ noch fliegen kann, zu verlassen. Je nach Jahreszeit, vertikaler Luftschichtung, Dynamik der Wetterentwicklung und nach Temperaturverteilung Nord-/Südalpen wird die Stärke und die Geschwindigkeit des Durchgreifens der Südströmung in die tieferen Schichten maßgeblich beeinflusst. Föhn ist und bleibt zu einem guten Stück unberechenbar!
Internet: www.wetteronline.de => Europa=> Mitte =>Österreich => ...

Die Herausragende

Zugspitze 2.962 m

Lage: ungefähr 75 km südwestlich München direkt auf der Grenze Deutschland/Österreich

Durch ihre exponierte Lage als höchster und freistehender Gipfel der Region werden starke Höhenwinde aus jeder Richtung sehr gut erfasst und damit ist die Reichweite ihrer Aussagekraft über den gesamten Nordalpenbereich bis hin zum Alpenhauptkamm anzusetzen. Die Messwerte der Zugspitze zeigen eine Starkwindsituation an Flugtagen auch schon frühmorgens an, während viele andere Stationen noch unter der nächtlich-stabilen/-windarmen Luft liegen.

Bemerkungen: Bei Südlagen sind die Werte des Patscherkofel mit zu konsultieren, da sie auch den Anteil des „seichten/flachen“ Föhns mit abbilden, der nur in den unteren Luftschichten einfließt.

Webadresse: www.wetteronline.de => Deutschland => Bayern => ...

Kleinwüchsig

Hohenpeißenberg 986 m

Lage: ca. 50 km südwestlich München, noch im Alpenvorland

Er erfasst gut stärkere Winde im Voralpenbereich und den ersten Bergen der Nordalpen im groben Bereich Bodensee bis München. Besonders im Allgäu ist er ein wichtiger Wind-Indikator für das Alpenvorland und die ersten Berge der Alpen.

Bemerkungen: Trotz seiner vergleichsweise geringen Höhe bildet der Hohenpeissenberg die Windsituation im Alpenvorland sehr gut ab. Besonders bei den sich nur in den tiefen Schichten am Nordalpenrand kanalisierende O/NO-Winden, ist er eine sehr aussagekräftige Größe.
Internet : www.wetteronline.de => Messwerte =>Deutschland => Bayern => ...

Der bei Kufstein liegt

Wendelstein 1.883 m

Lage: direkt am Nordalpenrand, nahe Kufstein/Rosenheim

Aussagekraft: Durch seine Lage zeigt er besonders im Bereich östlich Münchens bis hin nach Salzburg die Windsituation am Alpenrand gut an. Ähnlich dem Hohenpeissenberg werden die sich kanalisierenden O/NO- und auch Westlagen gut erfasst.

Bemerkungen: Am Alpennordrand treten starke Winde aus Ost oder West besonders hervor, etwas inneralpin sind sie spürbar abgeschwächt, aber bei höher reichender Thermik sorgen sie für turbulente Bedingungen im Tagesverlauf. Trotz der inneralpin zu verzeichnenden Windabschwächung sind hohe Windwerte am Wendelstein immer als Warnhinweis zu sehen. Bei Südlagen sind die Werte des Patscherkofel immer mit zu konsultieren.
Internet : www.wetteronline.de => Messwerte =>Deutschland => Bayern => ...

Schweizer Leihgabe

Säntis 2.500 m

Lage: Nordalpenrand, Appenzellerland (Schweiz), etwas westlich des Bodensees

Durch seine exponierte und freistehende Lage ist er für den Bereich Appenzellerland, Vorarlberg bis hin zum Allgäu bei allen Windrichtungen aussagekräftig. Südlagen werden auch gut erfasst, den Patscherkofel aber immer mit konsultieren.

Bemerkungen: Erstklassige 360 Grad-Webcambilder incl. Zeitraffer erreicht man auf der Seite der Säntisbahn: www.saentisbahn.ch/wetter-am-saentis.html
Internet Windwert: www.wetteronline.de => Europa=> Mitte =>Schweiz => ...

Der Unersetzliche

Sonnblick 3.114 m

Lage: direkt auf dem Alpenhauptkamm zwischen Zell am See (Pinzgau) und Greifenburg. Luftlinie vom Sonnblick aus nach Greifenburg ca. 40 km, zur Schmittenhöhe 30 km

Durch seine exponierte Lage direkt auf dem Alpenhauptkamm werden starke Höhenwinde aus jeder Richtung sehr gut erfasst. Besonders hervorzuheben ist die gute Abbildung von Nordföhnlagen, die bei guter Thermik spätestens ab ca. 20-30 km/h Windböen aus nördlicher Richtung gegeben ist. Die Reichweite seiner Aussagekraft umfasst den Bereich Silian und östliches Pustertal bis hin zur Gerlitzen. Damit ist er für das Streckenfluggebiet Greifenburg/Drautal unersetzlich. Für den Bereich Dolomiten/Bozen/Gardasee/Bassano nimmt seine Aussagekraft leider spürbar ab. Ebenso ist der Sonnblick für den Bereich Slowenien nur sehr eingeschränkt aussagefähig, da hier die Berge spürbar niedriger liegen. Ein starker Höhenwind auf 3.000 m muss hier nicht immer den Flugtag beeinträchtigen.

Bemerkungen: Neben einer ausgezeichneten Nordföhnwarnung ist er ein sehr guter Indikator für starken Höhenwind aus allen Richtungen (z.B. Südlagen, die in Osttirol/Drautal/Kärnten föhnige Turbulenzen bzw. sehr untypische Aufwindsituationen auslösen).
Internet : www.zamg.ac.at/wetter/prognose/ (siehe in Tabelle)

Der Geheimtipp

Pfelders Rauhjoch 2.925 m

Lage: Zentrale Südalpen, direkt auf dem Alpenhauptkamm, ca. 20 km nördlich Meran

Durch seine exponierte Lage auf dem Alpenhauptkamm werden starke Höhenwinde aus jeder Richtung sehr gut erfasst. Besonders hervorzuheben ist seine gute Abbildung von Nordströmungen. Damit schließt das Pfelders Rauhjoch (zusammen mit dem etwas tiefer gelegenem Rittner Horn) für den Bereich Südtirol/Gardasee die Lücke, die sich durch die schwindende Aussagekraft des Sonnblicks auftut.

Bemerkungen: Auf der Seite des Hydrographischen Amtes Bozen ist neben den aktuellen Windwerten auch der Verlauf aller relevanten Wettergrößen der letzten 7 Tage einzusehen.
Internet: www.provinz.bz.it/wetter/hoehenwindstationen.asp

Die Sache mit dem Mikroklima

Natürlich gibt es in den Alpen einige wenige, auffällig häufig begünstigte Fluggebiete. Hier überlagert das örtliche Mikroklima alle Windprognosen öfters deutlich. Teils sogar so deutlich, dass geflogen werden kann. Solche Erlebnisse brennen sich dann förmlich in die Fliegerpsyche ein und aus „dort manchmal noch fliegbar“ wird schnell „da geht´s immer“. Ganz ausgeblendet wird dabei die Komplexität des Wettergeschehens/der Einflussgrößen und die Dynamik der weiteren Wetterentwicklung.

Selbst Meteorologen tun sich sehr schwer damit, die Hintergründe zu erklären oder gar für diese speziellen Punkte bzw. spezielle Wetterlagen Prognosen zu stellen. Ganz anders hört sich das leider bei den Landeplatzgesprächen unter Fliegern an, da werden ganz schnell aus Einzelerlebnissen tolle Regeln zusammengezimmert und diese dann mit absoluter Inbrunst vertreten:
„Bei Föhn geht’s hier immer...“
„Bei einem 100er Wind am Patscherkofel geht’s hier noch prima...“
„Westwind kommt hier nie an“
„Hier ist sowieso immer alles ganz anders etc. ...“
Jeder Flieger sollte sich klar machen, dass in Sachen Sicherheit die Bezeichnung „häufig ging’s noch“ einfach zu unsicher ist, um sich als Ortsunkundiger pauschal darauf zu verlassen. Oder um es mit einen Zitat von Wilhelm Busch auszudrücken:
"Der Weise äußert sich vorsichtig, der Narr mit Bestimmtheit über das kommende Wetter."

Anzeige

FLUGTECHNIK VERBESSERN

Freestyle-fliegen

„Freestylefliegen? Das ist nur was für Verrückte!“ So oder so ähnlich klang es noch vor nicht all zu langer Zeit in weiten Teilen der Fliegerszene, doch stimmt das auch?

TEXT UND FOTOS CHRIS GEIST

Hmm ja, unter uns, da ist schon etwas dran an der Aussage. Ein bisschen was Verrücktes braucht man schon, um sich ans Freestylefliegen heran zu wagen. Aber ist es auch so gefährlich, wie jeder sagt, und wie kommt man eigentlich dazu?

Das ist ziemlich simpel. Du gehst einfach verdammt viel fliegen. Irgendwann reicht es dir nicht mehr, nur noch „abzugleiten“. Du probierst neue Sachen aus, willst mehr wissen und maximale Kontrolle in allen Situationen erlangen. Freestylefliegen beginnt für mich schon während der A-Schein Ausbildung. Du ziehst an den Bremsen und schaust, was passiert. Nicken, Rollen, enge Kreise, Tumbling, Helikopter. Wo ist da die Grenze, wo ist da der Unterschied? Freestylefliegen bedeutet, seine Flugtechnik zu verbessern und Spaß daran zu haben. Nicht mehr und auch nicht weniger. Ich denke, es sollte das erklärte Ziel eines jeden Piloten sein, seine Flugtechnik zu verbessern, denn nur so kommt man dem Ziel, ein sicherer Gleitschirmpilot zu werden, deutlich näher.

Klar, es muss nicht jeder Pilot zum Freestyler mutieren, aber seine Grenzen zu erweitern bringt jedem Gleitschirmpiloten etwas. Ich glaube, jeder Gleitschirmflieger der schon einmal einen SAT geflogen hat, weiß wovon ich spreche. Das Gefühl beim ersten Mal vergisst man nicht so schnell. Es presst dich in den Sitz, du fliegst rückwärts und fühlst dich wie der König der Welt.

Acrofliegen bedeutet Sicherheit

Warum man als Acro- oder Freestylepilot sicherer fliegt? Dafür gibt es viele Gründe.

Zum einen macht man einfach mehr Flüge als die anderen. Einmal mit dem Freestylevirus infiziert, bist du süchtig danach, das Erlernte weiter auszubauen und zu verfestigen. Es macht einfach zu viel Spaß. Während Streckenjäger häufig nur an Hammertagen das Haus verlassen, nutzt der „Flugtechniker“ auch Abgleiter- und Soaringtage für sein Training, und das bedeutet mehr Routine sowohl in der Luft, als auch beim Start und bei der Landung.

Ich will ganz ehrlich sein. Ich halte Piloten, die auch mal ein paar schöne hohe Wingover an den Himmel zaubern, oder einen souveränen SAT fliegen und danach ihr 150 km FAI Dreieck auf den DHV-XC-Server hochladen, einfach für die routinierteren Piloten. Solche Mädels und Jungs zeigen enormes Schirmgefühl und das ist einfach das Wichtigste beim Gleitschirmfliegen. Die ganze „Fetzenfliegerei“ besteht meiner Meinung nach zu 80% aus Gefühl und nur zu 20% aus Technik. Frag mal einen guten Piloten, wie er Thermik- oder Acrofliegen gelernt hat. Nach ein paar Minuten Manövererklärung reduziert sich alles wieder auf „Feeling“. Klar, du musst es begreifen aber noch viel wichtiger: Du musst es spüren!

Ein weiterer Sicherheitsaspekt ist das Trainieren von Extremflugsituationen, wie z.B. dem Abrissverhalten des Gleitschirmes. Das ist für mich auch einer der wichtigsten Punkte. Für einen Acropiloten ist z.B. der Rückwärtsflug oder Fullstall wie „Festplatte formatieren“. Genügend Training vorausgesetzt, kann man auch so schwierige Manöver wie den Fullstall sicher beherrschen und kontrollieren. Durch Sackflug- und Fullstallübungen spürst du in kritischen Situationen viel besser, wann die Strömung abreißt und gibst viel eher die Bremsen frei als ein Pilot, der diese Situation noch nie hatte oder selten geübt hat. Gerade bei starken Thermiken und Turbulenzen kommt dir das zugute.

Oder nehmen wir einmal den SAT. Wer noch nie einen SAT geflogen hat, wird z.B. in einer Verhängersituation mit darauffolgendem „Absatten“ viel schneller die Orientierung verlieren, als ein Pilot, der diesen Flugzustand bereits kennt. Nur wenn du hier die Orientierung behältst, ist ein gezielter Retterwurf möglich und die Gefahr geringer, dass der Retter vom Hauptschirm „gefressen“ wird. Mal abgesehen davon bringt der SAT enorm viel für dein Schirmgefühl. Genau den Punkt zu finden, wo die Strömung noch nicht abreißt, das ist Fingerspitzenarbeit.

Als „Flugtechniker“ setzt man sich allgemein häufiger mit dem Thema Rettungsschirm auseinander und denkt so in Notsituationen eher daran, ihn auch wirklich auszulösen. Auch dies ist ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsaspekt.

Natürlich ist das Erlernen dieser Freestylemanöver nicht immer leicht. Du musst am Anfang viel Zeit investieren, um die Manöver sicher beherrschen zu können. Regelmäßiges Training, Willensstärke, rich-

FOTO MARTIN SCHEEL PILOT MIKE KÜNG ÜBER DEM WALENSEE

Das ist nur was für Verrückte!

Chris beim "Absatten": Der SAT ist eines der ästhetischsten Flugmanöver und mit etwas Übung relativ leicht zu erlernen. Im Bild sieht man gut die Stützhand, die ein Abkippen des Piloten beim Satten verhindert.

tige Selbsteinschätzung, mentale Vorbereitung und schnelles Reaktionsvermögen sind nur einige der Eigenschaften, die du als Freestyler berücksichtigen musst, ansonsten wird es schnell gefährlich. Viele Piloten überspringen häufig ein paar Lernstufen oder überschätzen ihr eigenes Flugkönnen. So ein Verhalten kann fatale Konsequenzen nach sich ziehen und schadet nicht nur dem Piloten, sondern meist auch der ganzen Fliegerszene und dem Fluggebiet.

Gleitschirm- und Freestylefliegen ist eigentlich ziemlich simpel

Im Prinzip ist Gleitschirmfliegen ja das einfachste auf der Welt. Was willst du auch schon groß machen? Du hast ja nur eine Bremse in jeder Hand ;-) Jetzt geht es nur noch darum, sie richtig einzusetzen. Wenn du jetzt noch die „Energieregel" in allen Situationen richtig beherzigst und erspürst, dann kann auch schon fast nichts mehr schiefgehen.

Die Energieregel: Schirm hat keine Energie und keine Fahrt = Finger weg von den Bremsen, maximal leichter Steuerleinenzug. Schirm hat Fahrt und Energie = Pilot kann (oder muss sogar) energischer an den Bremsen ziehen, ohne das er einen Strömungsabriss riskiert.
So einfach ist Gleitschirmfliegen ;-) meistens.

Sinnvolles Trainingsprogramm für Einsteiger

Gleich vorneweg: Wer nicht regelmäßig zum Trainieren kommt, wird einen gewissen Level nie überschreiten können. Das heißt aber nicht, dass man nicht trotzdem Spaß haben und etwas über sich und seinen Schirm dazulernen kann. Schließlich wollen wir ja nicht gleich die Acro WM gewinnen ;-) oder doch?!?

Wichtig ist, unter Anleitung und über Wasser zu trainieren. Prinzipiell unterscheidet man die Manöver in positive und negative Manöver. Tendenziell sind die positiven Manöver leichter zu lernen, als die negativen. Ein sinnvolles Einsteigerprogramm, das auch mit den meisten normalen Serienschirmen zu erfliegen ist, ist z.B.

Positive Manöver: SAT, Wingover, Asymmetrische Spirale, dynamischer SAT

Negative Manöver: Fullstall mit langsamer Ausleitung zum Sackflug, Fullstall aus Nickbewegung, längeres Trudeln, Heli aus Trudeln, Sackflug (langwierig), gegebenenfalls MistyFlip oder McTwist.

Der SAT

Der SAT gehört zu den einfachsten und dennoch spektakulärsten Flugfiguren, die ein Pilot, der Fullstall und Spiralen sicher beherrscht, unter fachkundiger Aufsicht und über Wasser relativ einfach erlernen kann. Dieses Manöver wurde im Jahre 2000 von Raul Rodriguez (Spanien) zum ersten Mal bewusst geflogen. In einer Spiegelspirale (zwei Schirme spiralen eng nebeneinander) kamen sich die zwei Piloten zu nahe. Raul wollte ausweichen und zog die Bremse auf der Innenseite mehr. Er riss den Schirm nicht ab, sondern drehte in einer flachen Rückwärtsspirale weiter. Der SAT war erfunden und löste weltweit einen Freestyle-Boom aus. Früher hatten die guten Piloten bereits mit alten Schirmen SAT Spiralen geflogen, jedoch hat sie niemand richtig bemerkt bzw. realisiert.

Der SAT ist ein reines Freestylemanöver und bildet die Grundlage für weitere Flugfiguren, die im Laufe der Jahre daraus entstanden sind. Die G-Kräfte sind im sauber geflogenen SAT geringer als in der Spirale. Der Schirm wird überzogen und zeigt nicht mehr senkrecht nach unten wie in der normalen Spirale. Durch das Überziehen der Flügelinnenseite dreht der Pilot um ein Drehzentrum, das zwischen Pilot und rotierendem Schirm liegt, rückwärts um den Schirm. Damit der Pilot nicht der Fliehkraft folgt und wieder in eine Spirale gelangt, stützt er sich gegen die Fliehkraft am äußersten Tragegurt ab und verhindert neben dem Abkippen des Piloten gleichzeitig ein Einklappen des Außenflügels. Der Gleitschirm ist derzeit das einzige Fluggerät, das aufgrund seiner flexiblen Fläche diesen Flugzustand erlaubt.

Voraussetzung für das Erlernen eines SAT ist das sichere Beherrschen von knackigen Spiralen bzw. Spiralstürzen. Einen Fullstall sollte man am besten auch schon einmal geflogen haben (für den Fall, dass man die Strömung beim Einleiten abreißt). Bei der Einleitung ist enormes Schirmgefühl gefragt. „Grobmotoriker" reißen hier die Strömung schnell einmal ab und fliegen einen „McTwist". Entscheidend ist in diesem Fall, nach der Landung zu behaupten: „Das war so gewollt!" ;-)

Der SAT bringt dir enorm viel für dein Schirmgefühl und das Ertasten des richtigen Bremsdruckes. Wenn du den SAT einmal verstanden hast, weißt du genau, wie viel Bremse du ziehen kannst, damit die Strömung nicht abreißt und genau darum geht es (mal davon abgesehen, dass es einfach verdammt viel Spaß macht).

Der WingOver: Eines der schwierigsten Einsteigermanöver mit normal beladenen Schirmen. Gutes Schirmfeeling und das Umsetzen komplexer Bewegungsabläufe ist hier erforderlich. Piloten, die gut WingOvern können, haben normalerweise keine Probleme beim Thermikfliegen.

Der Wingover

Der Wingover ist wohl eines der schwersten Manöver mit normal beladenen Gleitschirmen, aber auch eines der ästhetischsten. Es ist einfach wunderschön mit anzuschauen, wenn ein routinierter Pilot mit einem Langleiner und gestrecktem Schirm schöne hohe Wingover in den Himmel zaubert. Natürlich hängt auch hier, wie bei allen anderen Manövern, viel vom richtigen Schirm ab.

Das „Rollen" beginnt bereits im A-Schein. Hier wird ohne zu viel Körpergewicht die rechte und die linke Bremse abwechselnd gezogen und der Gleitschirm „schaukelt" sich auf. Der Schirm bewegt sich hier um die Querachse und zum Teil auch um die Längsachse. Schnell will man höher kommen und noch mehr Gas geben, doch dann pfeift einen der Fluglehrer am Funkgerät zurück. Mist, gerade jetzt, wo es so viel Spaß gemacht hat. Doch die Fluglehrer haben meistens recht. Um höheres Rollen (Wingover) zu erfliegen, verlangt es einen gefühlvollen und routinierten Piloten. Die Bewegungsabläufe werden mit zunehmender Schräglage immer komplexer.

Wenn du die Wingover einmal beherrschst, machst du sie nur noch. Noch Höhe übrig? Klar, da passen noch ein paar rein. Wingover bringen dir enorm viel für die Schirmbeherrschung, da man es in turbulenten Bedingungen immer mit Nick- oder Rollbewegungen zu tun hat. Du entwickelst auch ein tieferes Verständnis für die Dynamik deines Schirmes und weißt damit umzugehen. Außenflügel stützen, damit er nicht unterschneidet, Innenbremse nachziehen, aber nicht so viel, dass die Strömung abreißt, Körpergewicht maximal verlagern, um maximale Energie aufzubauen. Mehr Flugtechnik geht nicht. Wingovern ist wie tanzen. Wenn du mal den Rhythmus hast, geht es fast von alleine. Bis dahin liegt ein steiniger Weg vor dir. **Vom Üben über Land kann ich nur abraten.** Zu schnell vergisst man einmal, den Außenflügel zu stützen und dann klappt er auch schon ein. Häufig passiert nichts und er öffnet gleich wieder, aber manchmal verhängt er und dann kann der Schirm ansatzlos in einen Spiralsturz übergehen. Da hilft nur noch energisches Gegenbremsen oder den Retter ziehen, bevor der Schirm absattet. Dennoch, es lohnt sich, hohe Wingover zu lernen. So kenne ich z.B. keinen Piloten, der perfekte hohe Wingover fliegt und noch Probleme beim Thermikfliegen hat. Du entwickelst durch das Wingovern ein perfektes Feeling für deinen Schirm.

Roy, der „Abmontierer aus Luxemburg, hat offensichtlich eine Menge Spaß beim Fullstall

Der vorgefüllte Fullstall oder „Flyback“. Mit viel Übung kann man die Spannweite des Schirmes im Stall soweit wiederöffnen, dass er gerade noch nicht zu fliegen anfängt. Maximale Schirmbeherrschung.

Der Fullstall

Ich kann mich noch genau an meinen ersten Fullstall erinnern. Der Puls schlug mir bis zum Hals. Ich war aufgeregter als ein Auerhahn zur Balzzeit. Noch ein bisschen tiefer, noch tiefer, ich hatte richtig hohen Steuerdruck und dann BABAAAM, weg war der Schirm. Der Steuerdruck ließ schlagartig nach. Die Füße hinten oben, rechts, links. Dann kam der Steuerdruck hart wieder und die freundliche Stimme am Funkgerät auch: „Hände hoch“. Hände? Welche Hände und wo ist überhaupt mein Schirm hin. Egal. Ich versuche, die Hände hochzunehmen, doch eine Bremsleine hatte sich im Reißverschluss des Gurtzeuges verhakt. Ich dachte, das war’s jetzt. Die Hände noch durch die Wicklung blockiert und unfähig, den Retter zu ziehen. „Hände hoch“, „Hände hoch“... „Ich versuch’s ja Mann“, „Hände hoch“, die Stimme ging mir langsam auf die Nerven ... schließlich schaffte ich es mit der anderen Hand ans Rettungsgerät zu kommen und löste es aus. Wenige Sekunden später „Platsch“ und schon war auch das Rettungsboot da.

Tja, ich kann nicht behaupten, dass mein erster Fullstall lustig war. Danach packte mich der Ehrgeiz. Ich wollte Kontrolle über den verdammten Fullstall erlangen. Nach noch ein paar weniger lustigen Fullstallversuchen kam dann irgendwann der „AHA-Effekt“. Warum die Hände denn immer so tief unten lassen, das macht doch überhaupt keinen Sinn und richtig, danach funktionierte es besser.

Heute machen mir Fullstalls einfach nur Spaß. Ich liebe den Kick, wenn der Schirm aufhört zu fliegen und ich ihn im Rückwärtsflug trotzdem kontrollieren kann. Millimeterarbeit und Feeling sind wieder gefragt. Bei der Ausleitung spürst du die ganze Dynamik und Aggressivität deines Schirms und lernst, schnell und vehement zu reagieren. Du siehst hier, dass selbst starke Bremsleinenzüge in manchen Situationen nicht schaden und sogar erforderlich sind, um ein zu starkes Schießen zu verhindern. Wichtig ist nur, die Bremsen nicht zu halten, sonst kannst du gleich beim nächsten Stall weitermachen ;-)

Ich will wieder ehrlich sein. Die meisten Piloten werden den Fullstall nie kontrollieren können, warum auch. Die Praxisrelevanz geht beim vernünftig fliegenden Hobbypiloten fast gegen Null. Routinierteren Piloten empfehle ich allerdings fast immer einmal, einen Fullstall zu fliegen. Wieso? Du fühlst dich danach wieder mal, als hättest du jetzt wirklich alles im Griff und du siehst, wie weit du gehen kannst, bis die Strömung bei deinem Gleitschirm abreißt und welche Dynamik dann in deinem Gerät steckt. 100%ige Kontrolle über seinen Schirm kann man meiner Meinung nach nur erlangen, wenn man ihn schon einmal gestallt hat und weiß, wann der Steuerdruck so hart wird, dass die Strömung abreißt. Viele Piloten denken, dass ein Schirm nur stallen kann, wenn man die Bremsen sehr tief hält. Das ist ein gefährlicher Irrglaube. In starken Turbulenzen stallen Schirme häufig mit nur minimalem Bremsleinenzug, weil sie eh schon keine Fahrt bzw. Energie haben und sich ohne Zutun des Piloten kurzzeitig im Sackflug befinden. Zieht der Pilot jetzt auch nur leicht an der Bremse, kann dies zum ungewollten Strömungsabriss führen. So etwas passiert dir einfach seltener, wenn du genau spürst: Hoppla, Steuerdruck ist weg, schnell die Arme höher geben. Häufig beobachtet man dieses Phänomen bei starken Thermiken in den Dolomiten. Piloten mit wenig Flugerfahrung halten konstant ihre Bremsen tief aus Angst, einen Klapper zu kassieren. Auf einen schnellen Wechsel von Auf- und Abwind sind sie nicht vorbereitet. So sieht man manch einen Piloten im Fullstall tiefer kommen. Am Abend heißt es dann: „Ich hatte einen Totalzerstörer“ oder „Ich hatte einen Klapper“ oder „Keine Ahnung, was da los war“. Genau in solchen Situationen kommt dir ein Fullstalltraining zugute.

Natürlich gibt es noch viel mehr Freestyle Manöver, die dich in deiner Flugtechnik weiterbringen. Hier haben wir nur einen kleinen Auszug vorbereitet. Die oben genannten Manöver sind über Wasser und unter fachmännischer Anleitung für fast jeden Piloten sicher erlernbar und bringen dich beim alltäglichen Fliegen über Land deutlich weiter. Wenn du dich intensiver mit dem Freestylefliegen auseinander setzt, sind ein zweites Rettungsgerät sowie das richtige Flugequipment unbedingt zu empfehlen. Wichtig ist, dass du einen gesunden Respekt behältst und keine Lernstufen überspringst. Sicherheit muss immer an oberster Stelle stehen. Dann wirst du sehen, dass Freestylefliegen deine ganze Fliegerei, ob beim Thermik- oder Streckenfliegen bereichert, dich sicherer macht und enormen Spaß mit sich bringt.

swing competition

Fliegen bis die Sonne untergeht!

DHV XC & XCountry
Top 10 Piloten 2010

Kurt Eder
2. World Xcontest
Stratus Core

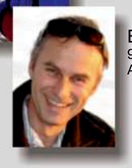
Alfredo Studer
4. World Xcontest
Stratus Core

Daniel Tyrkas
5. World Xcontest
1. open class XC-GER
Stratus WRC / Core

Didi Siglbauer
4. sport class XC-GER
Astral 6

Torsten Hahne
5. sport class XC-GER
Astral 6

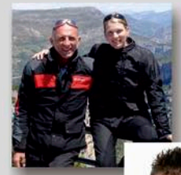
Stefan Glosauer
8. sport class XC-GER
Astral 6


Eberhard Linckh
9. sport class XC-GER
Astral 6

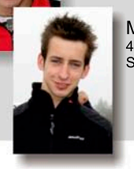
Monika Mack
2. women XC-GER
Astral 6

Angela Dachs
3. women XC-GER
Stratus 7GS

Andrea Ranninger
1. women XC-AT
Astral 6


Robert Staudacher
Helene Sudermann
2. Tandem XC-GER
Twin 4

Patrick Ruber
1. PG Junior XC-GER
2. open class XC-GER
Stratus WRC


Manuel Nübel
4. PG Junior XC-GER
Stratus Core

und Viele mehr...

Fotos: stoom.ch

Fliegen bedeutet Euch viel... eine Art zu Leben die Euch vorwärts bringt, so wie uns. Wir danken Euch für ein erfolgreiches Jahr unter unseren Gleitschirmen, die wir mit so viel Leidenschaft für Euch entwickeln und bauen. Lasst uns zusammen die Saison 2011 mit neuen Ideen genauso erfolgreich gestalten.
Ein Dank auch an alle anderen Piloten, die mit unseren Schirmen tolle Flüge gemacht haben. Vielleicht bist DU nächstes Jahr hier auch auf dieser Seite...
Euer Swing Team.

DANKE

POWERED BY PASSION!

swing

swing.de

SALE

Zu bestellen über: Tel. 08022/9675-0 • Fax: 08022/9675-99
E-Mail: shop@dhv.de • www.dhv.de
Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer 19% plus Portokosten

shop DHV

Restposten T-Shirt Herren der Marke Tee-Jay
Farben: black ice, dunkelgrau, Größe XL
Motiv: HG-GS kombiniert
Preis: 15,00 €

T-Shirt Damen Skinnifit
Damen T-Shirt der Marke Skinnifit
Farben: apfelgrün, weiß, grau
Größe: M, L, XL
Preis: 15,00 €

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

DHV Funktions-Cap
Preis: 9,80 €

Herren T-Shirt
Farbe oliv oder navy oder mit Gleitschirmmotiv aus 100 % gekämmter Baumwolle, Rundhalsausschnitt
Preis: 19,00 €

Adidas Damen T-Shirt
Farbe: türkis mit weißen Streifen, leicht tailliert, aus 95% Baumwolle, 5% Elasthan. Mit Hängegleitermotiv auf der Rückseite. Kurzarm mit Rundhalsausschnitt.
Preis: 25,00 €

Adidas Speedarms
Speedarms mit Kapuze für Herren, Farbe: blau/gelb mit Drachenmotiv
Preis: 79,00 €

Adidas Speedarms
Speedarms mit Kapuze für Damen, Farbe: blau/gelb mit Drachenmotiv
Preis: 79,00 €

Adidas Cap WM Edition
WM Drachen Logo Stick
Preis: 19,00 €

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.
Preis: 39,90 €

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

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

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

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

Relief Karten Alpen, Österreich, Schweiz
Alpen: klein, 1:2.4 Mio, Preis: 19,95 €, klein gerahmt, 1:2.4 Mio, Preis: 34,95 €
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €, groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €

Österreich, Schweiz:
groß, 1:1.2 Mio, Preis: 39,95 €, groß gerahmt, 1:1.2 Mio, Preis: 69,95 €

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

Deutsche Fluggeländekarte
ca. 450 Fluggelände in ganz Deutschland incl. Schleppgelände. (Ausgabe 2004)
Preis: 9,20 €

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

Drachenflugkalender 2011
Wunderschöne Aufnahmen zusammengestellt von dem Drachenflieger und Fotografen Dietmar Tschabrun, Größe 42 x 29,5 cm, Preis 19 €

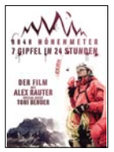
DHV-XC 2010 auf DVD und Bluray
Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray. Filmemacher Charlie Jöst hat den Wettbewerb mit seinen Videokameras begleitet - hautnah und spannend. Beeindruckende Bilder und Reportagen aus der Luft über Deutschland und den faszinierenden Dolomiten.
DVD-Preis 15,50 €
Bluray-Preis: 25,50 €

„Das Thermikbuch", 3. Auflage
Überarbeitete Neuauflage des Bestsellers. Viele interessante Gastartikel von erfolgreichen Thermik- und Streckenfliegern wie Tom Weissenberger, Oliver Teubert, Daniel Tyrkas und viele weitere. Hardcover, 302 Seiten, über 600 Bilder und Zeichnungen.
Preis 39,95 €

DVDs

Der Thermikfilm - Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Gefilmt wurde über einen Zeitraum von 2 Jahren in verschiedenen Fluggebieten der Alpen und in Spanien. Der Film setzt einige Grundkenntnisse voraus und richtet sich an Pilotinnen und Piloten ab der A-Lizenz. DVD und Blue Ray.
Preis DVD: 29,90 €
Preis Blue Ray Disk: 39,90 €

Red Bull X-Alps 2009
von Hannes Arch.
Länge 55 Min.
Preis 29,90 €



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

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 €

Die schönsten Fluggebiete der mittleren und östlichen Alpen auf 3 DVDs mit Hardcoverbuch mit 84 Seiten, in dem alle Gebiete ausführlich beschrieben sind. Mit vielen Gutscheinen von Seilbahnen und Restaurants im Wert von über 100,- €, die in dem Buch enthalten sind.
Buch mit 3 DVDs, Preis: 44,95 €

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

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

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

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

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

Elektronisches Flugbuch ParaFlightBook
Ein Programm zur Flügeverwaltung. Keine Installation oder Administratorrechte nötig, Internetzugriffe ebenfalls optional (z.B. für Google Maps oder den Online-Update). ParaFlight-Book läuft direkt vom USB-Stick2 und ist so leicht überall mitzuführen und zu nutzen.
Preis (inclusive USB-Stick): 29,75 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN

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

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-Flechtschnur und 30g Bleigewicht
Preis: 4,10 €

Oben links: Startplatz Los Campanarios "Campi" (900 m) mit Blick auf Jedey und die Westküste bei Puerto Naos

Oben rechts: Blick auf Puerto Naos, Landeplatz und Strand

Links: Vulkankrater oberhalb des Startplatzes "Los Campanarios"

Unten: Der mühsame Fußmarsch zum Startplatz "Roque des los Muchachos" bei den Observatorien

FLIEGEN AUF LA PALMA

Vom Rand der Welt

Die kanarischen Inseln sind für Gleitschirmflieger ein lohnendes Winterziel

TEXT UND FOTOS RALF PIOTROWIAK

Vor rund 2.000 Jahren lag sie am westlichsten Ende der bekannten Welt – nahe dem damaligen Nullmeridian, also quasi „am Rand der Welt“. Erschaffen von Vulkanen erhebt sie sich als gewaltiges Gebirge vom Meeresboden aus einer Tiefe von 4.000 m bis auf fast 2.500 m über Meereshöhe. Sie gilt als die steilste Insel der Welt, in deren Innern nach wie vor die Lava brodelt und regelmäßig an die Oberfläche drängt. Für Astronomen und Gleitschirmflieger ist sie zu einem Mekka geworden. Erstere arbeiten in der reinen Luft des Hochgebirgsklimas auf dem Roque de los Muchachos (2.426 m) in einem der 18 Observatorien mit Weltruf. Letztere schätzen ihr angenehmes Leeklima, in dem man, geschützt vor dem fast ständig kräftig wehenden Nordostpassat, gerade im Winter, ganz schön fliegen kann. Nur die Wenigsten kennen diese ungewöhnliche Insel draußen im Atlantik unter ihrem richtigen Namen „San Miguel de la Palma“. Viel ist schon über das Gleitschirmfliegen an diesem speziellen Ort geschrieben worden, doch einen ganz besonderen Flug auf dieser „Isla bonita“ (der schönen Insel) haben bisher nur ganz wenige Piloten gemacht.

Es ist 6 Uhr in der Früh in Puerto Naos im „Wilden Westen“ La Palmas und der Wecker klingelt. Das Aufstehen fällt uns dennoch leicht. Die Vorhersage der Höhenwinde und der Temp vom Vorabend lassen einen ganz besonderen Flug zu und versprechen wenig bis gar keinen Wind auf dem höchsten Punkt der Insel und zumindest am Vormittag nicht die typische tiefer liegende geschlossene Wolkendecke. Der Flug mit unseren Gleitschirmen von den Observatorien am Roque de los Muchachos scheint damit möglich zu sein. Pünktlich um 7 Uhr treffen wir beim Fliegertreff Playa Morena ein: Vier Piloten auf der Suche nach einem unvergesslichen Flug und Roger Frey, der auf La Palma mit Schweizer Präzision und Akribie den „GuideService“ leitet. Schnell sind die Packsäcke auf dem Dach verstaut und es geht Richtung Tazacorte, dem Landeplatz am Ende des Barranco de las Angustias, der engen „Schlucht der Todesängste“, die sich bei Regen schnell in einen richtig gefährlichen Ort, der diesen Namen in vollem Umfang verdient, verwandeln kann. Diesen Landeplatz wollen wir zumindest heute erreichen und vielleicht sogar nach Puerto Naos oder noch weiter in den Süden fliegen, falls es die später einsetzende Thermik zulässt. Die morgendliche Dämmerung beginnt und wir werfen bei fahlem Morgenlicht einen kurzen Blick auf den grauschwarzen Strand von Tazacorte. Der Landeplatz ist riesig, liegt aber hinter einer 300 m hohen und fast senkrecht abfallenden Bergwand, die entlang der „Schlucht der Todesängste“ in die Caldera hineinführt. Tagsüber muss man hier auf den letzten 200 Höhenmetern mit manchmal 30 - 40 km/h Nordwind rechnen. In engen Serpentinen fahren wir anschließend an der nördlichen Felswand des Barranco de las Angustias hinauf. Thomas, Bernd und ich sitzen hinten und versuchen die aufkommende Reisekrankheit mit stetem Blick nach vorne auf die Straße zu unterdrücken. Tom hat es neben Roger auf dem Beifahrersitz etwas bequemer, muss dafür aber beim Navigieren helfen.

Ohne Schweiß kein Preis

Nach drei Stunden zum Teil holpriger Fahrt halten wir kurz unterhalb der Observatorien an einem riesigen Wasserreservoir, das der Feuerbekämpfung dient. Wir befinden uns auf über 2.000 m Höhe und auch die morgendliche Sonne hat hier schon Kraft. Schnell schnüren wir unsere Wanderschuhe und nehmen den Rest des Weges in Angriff. Es geht nun nur noch querfeldein und zuerst steil bergab auf dichten, rutschigen Nadelkissen in einen kleinen

Rund ums Fliegen

Anforderung an Piloten: La Palma ist kein Fluggebiet für Einsteiger und Wenigflieger. Streckenflieger müssen auf La Palma ihre Erwartungen zurückschrauben. Man munkelt, Chrigel Maurer hätte mal gesagt, 10 km auf La Palma wären 100 km im Alpenraum. Das ist vielleicht ein wenig übertrieben, aber halt auch nicht ganz falsch.

Flugsaison: Oktober bis Mai.

Klima: Ganzjährig frühlingshaft.

Anreise/Unterkunft: Entweder man bucht separat einen Flug nach Santa Cruz de La Palma (IATA-Code SPC) – bitte nicht mit Las Palmas verwechseln – und mietet über www.idafe.com ein Haus oder Apartment in Verbindung mit dem GuideService in Puerto Naos oder man bucht eine Pauschalreise (Flug und Unterkunft) und den GuideService separat.

Auffahrten: Da La Palma ein Fluggebiet mit deutlich erhöhtem Risiko ist, empfehle ich jedem den zuverlässigen GuideService (35 € pro Tag) von Roger Frey mit seinem exzellenten Wetterbriefing. Alternativ geht es mit eigenem Mietwagen oder den Landrovern des GuideService per „Einzelauffahrt" z.B. für 8 € zum Startplatz Los Campanarios auf 900 m.

Flugwetter: Man fliegt auf La Palma im Lee des fast ständig mit 25-50 km/h wehenden NO-Passats. Das bleibt solange eine theoretische Größe, bis man sich einmal die Mühe macht, nur wenige Kilometer nach Süden in Richtung Fuencaliente zu fahren. Man sieht dort – während in Puerto Naos ein angenehmer Seewind weht – wie das Meer durch den beschleunigt um die Insel fließenden Ostwind voller Schaumkronen ist. Erst dann gewinnt man den nötigen Respekt vor Wind und Wetter, um auf La Palma fliegerisch sicher unterwegs zu sein. Am Fliegertreff hängt ein Schaukasten mit den aktuellen Wetterinfos (Wind, Temp etc.).

Fliegertreffpunkt/Fluggeländeinfo: Cafe Playa Morena an der Strandpromenade von Puerto Naos.

Landegebühren: 10 €/Woche im Fliegerbüro an der Playa Morena zu entrichten.

Wettbewerbe: Desafio (www.desafioisladelapalma.com).

Tandemflüge für Nichtflieger: Bieten Javier und Roger für 90-140 € pro Flug je nach Startplatz.

Funkfrequenz Palmaclub: PMR 5/15 446.05625 MHz und 143.050 MHz. Ambulanz, Polizei etc. 112.

Internet: www.idafe.com (Roger's Homepage), www.palmaclub.com.

Trinkgeld: Üblicherweise 10%.

Karte: Kompass La Palma 1:50.000 inkl. Start- und Landeplätze.

Zeit: MEZ minus 1 Stunde.

Start- und Landeplätze

1 Klippenstart Puerto Naos (200 m): W-SW. Start für Soaringflüge. Landung: Landewiese Puerto Naos

2 Los Campanarios (900 m): SW-NW. Der „Campi" - wie ihn alle nennen – ist der Hauptstartplatz. Landung in P. Naos. Bei plötzlich einsetzendem Nordwind steht als alternativer Landeplatz der Strand im südlich von P. Naos gelegenen Charco verde oder, noch weiter südlich, die Strandstraße von El Remo zur Verfügung.

3 El Time am Feuerturm (1.100 m): NW, W. Start von der Gratkante (Achtung Leerotor) Landung am Strand von Tazacorte.

4 El Time (650 m): NW, dieser Startplatz liegt ähnlich wie der vorgenannte am gleichen Grat (Leerotor) des El Time nur deutlich tiefer und deshalb manchmal unterhalb der Wolken. Landung in Tazacorte.

5 La Traviesa (1.580 m): W-NW, Fluggebiet in der Nähe von Puntagorda. Landung auf einer Wiese nahe dem Heliport.

6 El Gallo (1.300 m) – W-NW, gestartet wird aus einer Schneise im Kiefernwald. Gelandet wird in Puerto Naos.

7 Fuencaliente – SSO, zum Soaren geeigneter Lavahügel (die Dune du Pyla in schwarz) im Süden der Insel. Nur sehr selten kann man hier fliegen.

8 Jedey (650 m) – S-W. Der Startplatz ist ein Leinenkiller und dort startet kaum noch jemand.

9 Roque des los Muchachos (2.100 m) – Ein extrem selten benutzter Startplatz bei den Observatorien. Wind und Wolken verhindern meistens den Start, der darüber hinaus als schwierig zu bezeichnen ist. Landung in P. Naos oder Tazacorte.

Barranco. Der schwere Packsack mit dem Streckenfluggurtzeug ist für solche Passagen eigentlich nicht geeignet. Trotz der morgendlichen Kälte in dieser Höhe kommen wir schnell ins Schwitzen. Dann geht es bergauf, wieder sehr steil, auf diesmal rutschigem und staubigem Felsschotter. Die Sonne blendet über den Grat und wir finden manchmal kaum einen Weg durch die Felsen. Immer wieder können wir uns gerade eben noch an scharfkantigen Felsen oder vertrockneten Büschen halten. Wir passieren die Baumgrenze und der Schweiß läuft uns in die Augen. Langsam gelangen wir in eine Zone, die ans Hochgebirge erinnert und endlich wird das Gelände flacher. Es ist nun bereits kurz vor 11 Uhr und wir gelangen nach fast vier Stunden an unseren in der morgendlichen Sonne liegenden Startplatz. Einige hundert Meter entfernt sehen wir die ersten silbrig glänzenden Observatorien, darunter das GRANTECAN - Gran Telescopio Canarias - ein astronomisches Großteleskop mit 10,4 m Spiegeldurchmesser. Die Stimmung an diesem stillen Ort mit den in der Hochgebirgslandschaft liegenden futuristischen Observatorien ist etwas unwirklich, fast wie auf einem anderen Planeten. Der Wind weht noch schwach von der Seite und der Startplatz ist - wie von Roger angekündigt - alles andere als ideal: Sehr flach, voller Felsen und dazu auch recht klein. Wir werden den Schirm bei leichtem Seitenwind aus 90° aufziehen müssen, ihn dann in den Wind drehen, eine Kurve laufen und

Links: Schematische Übersichtskarte mit den Start- und Landeplätzen La Palmas

Rechts: Der Roque des los Muchachos mit seinen Observatorien von Weltruf

Unten: Start vom meist frequentierten Startplatz "Los Campanarios"

dann hoffentlich sicher aus einer Kerbe in Richtung Nordwesten starten. Wir entschließen uns, nicht zu lange zu warten und machen uns startklar.

Start am Roque des los Muchachos

Der Start gelingt wie geplant und ich bin bei diesen nicht ganz einfachen Bedingungen froh, endlich in der Luft zu sein und nun meinen Flug aus weit über 2.000 m Höhe genießen zu können. Zunächst fällt das Gelände recht flach vor mir ab und ich fliege nur wenige Meter über den kanarischen Kiefern. Am Horizont kann ich Los Llanos erkennen und weit dahinter den Leuchtturm von La Bombilla. Ich fliege auf direktem Weg zum Startplatz El Time am Feuerturm, der auf dem Grat der Felswand liegt, die steil im morgendlichen Licht in den Barranco de las Angustias abfällt. Bisher gab es keine verwertbare Thermik, doch nun am El Time geht es erwartungsgemäß endlich aufwärts. Leider nur etwa bis 100 Meter über dem Grat und dazu etwas bockig, dann verläuft die Thermik irgendwie in einer Inversion. Ich bleibe etwa 20 Minuten an dieser Stelle und genieße den Ausblick beim Drehen in der Thermik. Bei strahlend blauem Himmel blicke ich zurück zum Roque de los Muchachos mit seinen Observatorien und weit hinein in den durch Erosion entstandenen bewaldeten Vulkankrater der Caldera de Taburiente, der mehr als 1.000 m unter mir liegt und ein vom Wind abgeschirmtes sehr beliebtes Wandergebiet darstellt. In Richtung Osten erblicke ich über dem Grat am Horizont die von hier ca. 100 km entfernte Insel Teneriffa mit dem Teide, dem höchsten Berg Spaniens – nur selten kann man so weit sehen. Weiter Richtung Süden sehe ich auf die abfallende Ebene von El Paso und Los Llanos und kann am Ende der Insel im Süden Fuencaliente erahnen. Der Fliegerort Puerto Naos versteckt sich hinter einer vorgelagerten Bergkante, aber ich kann deutlich den benachbarten Leuchtturm von La Bombilla erkennen. In Richtung Westen verläuft tief unter mir der Barranco de las Angustias, an deren Ende die bunten Häuser von Tazacorte einen schönen Kontrast zum türkisfarbenen Meer und dem schwarzen Strand bilden. Tom und Bernd sind mittlerweile ebenfalls am El Time eingetroffen. Während Tom unter mir eindreht, um ebenfalls Höhe zu gewinnen, macht sich Bernd direkt mit seinem 2-3er auf in Richtung Puerto Naos. Eine Zeitlang versuche ich, ihm zu folgen. Doch bei der nun über Los Llanos fehlenden Thermik kann ich mit meinem 1-2er im reinen Gleitflug einfach nicht mithalten. Später wird mir Bernd berichten, dass er den Landeplatz in Puerto Naos nur sehr knapp erreicht hat. Ich entscheide mich für die sichere Variante und fliege von Los Llanos mit Blick auf die Steilwand der Caldera Richtung Tazacorte. Bei ruhigen Bedingungen kann ich nun einige Fotos machen. Die längste Strecke wird heute der zuletzt gestartete Thomas fliegen. Er schaffte es mit seinem Omega bis weit in den Süden nach El Remo und konnte sogar bei einsetzender Thermik entlang der Küstenkante zurück nach Puerto Naos fliegen. Eine Strecke von etwa 30 - 40 km, was für palmerische Verhältnisse und bei diesen schwachen thermischen Bedingungen schon richtig gut ist. Tom und ich flogen noch weit hinaus aufs Meer vor Tazacorte und landeten dann dort am Strand. Für uns alle war es aufgrund dieser wirklich phantastischen Landschaft ein eindrucksvoller und sehr spektakulärer Flug, den wir bestimmt nicht vergessen werden und der die Krönung eines tollen Fliegerurlaubs auf La Palma mit einigen Hammertagen und vielen Flugstunden darstellte.

INTERPRETATION VON WOLKENBILDERN UND WETTERPHÄNOMENEN FÜR PILOTEN UND BALLONFAHRER

Inversionswetterlagen

TEIL 5: *Sichtbare Wetterphänomene und Wolken an Inversionen (Grenzschichtbewölkung)*

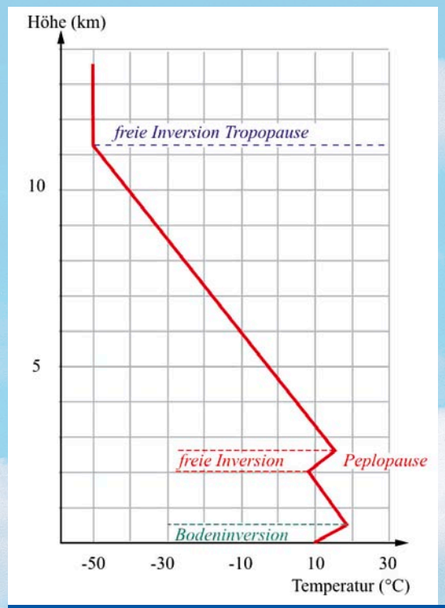
TEXT UND FOTOS DR. MANFRED REIBER

„Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie.“
Immanuel Kant

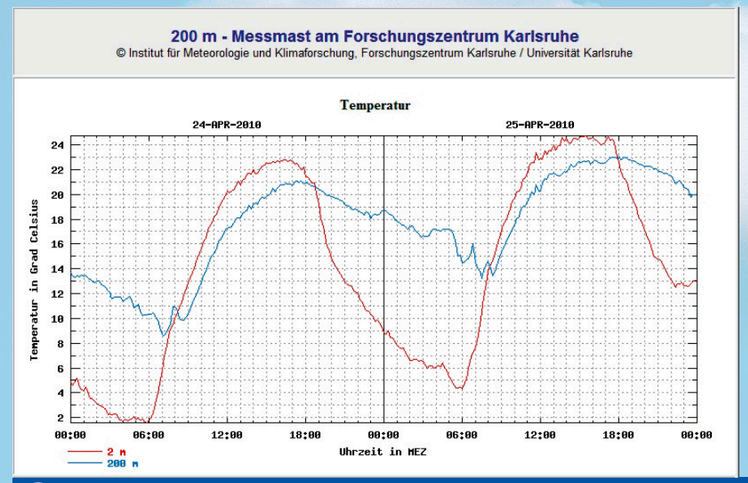
Physikalisch gesehen sind Inversionen Sperrschichten, die die Vertikalbewegung in der Atmosphäre behindern oder ganz und gar unterbinden. Sie stören die Thermik und haben somit negativen Einfluss auf das Segel-, Gleitschirm- und Drachenfliegen. Sie wirken aber auch markant auf meteorologische Phänomene wie die Sicht, die Wolkenbildung, das Feuchte- und das Windfeld ein. Dadurch werden Inversionen, oder besser gesagt die durch sie erzeugten Wetterphänomene, für uns sichtbar. Das gibt uns die Möglichkeit Inversionen oft relativ gut zu beschreiben, auch wenn keine genauen Messergebnisse vorliegen.

Bevor wir uns typische Bilder dieser Phänomene anschauen, noch einige Bemerkungen zu Inversionen „an sich“. Als Inversionen bezeichnet man Luftschichten, in denen die Lufttemperatur mit zunehmender Höhe zunimmt. Diese Temperaturzunahme ist Grund dafür, dass in einer Inversion stabiles Gleichgewicht herrscht. Steigt Luft adiabatisch auf (feuchter- oder trockenadiabatisch), kühlt sie sich ab. Würde das innerhalb einer Inversion passieren, wäre sie immer kälter als die Umgebungsluft, weil die Lufttemperatur ja mit der Höhe zunimmt. Kalte Luft ist aber „schwerer“ als warme, deshalb könnte sie nicht weiter aufsteigen. Die Vertikalbewegung wird also gestoppt. Daraus folgt z. B., dass Inversionen keine Thermik zulassen. Solange z. B. eine Bodeninversion existiert, kann auch keine Thermik entstehen.

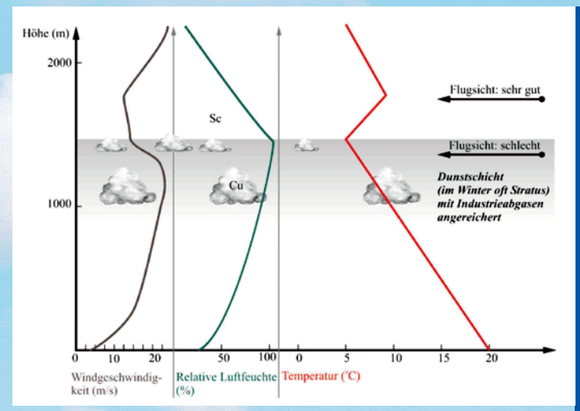
Inversionen sind nicht etwa selten, im Gegenteil, sie sind eine sehr häufig auftretende Wettererscheinung. Bodeninversionen kommen an ca. 70% aller Tage vor. Freie Inversionen kommen an etwa 55% aller Tage vor (Weitere Details zu Inversionen siehe Texte zu den Abbildungen).



1 Die unterste Schicht der Atmosphäre, die Troposphäre, ist durch eine mittlere Temperaturabnahme von 0,65 °C/100 m (Standardatmosphäre) charakterisiert. In der realen Atmosphäre wird diese Temperaturabnahme aber häufig durch eine Temperaturzunahme unterbrochen. Diese Schichten bezeichnet man als Inversionen. Man unterscheidet dabei Bodeninversionen und freie Inversionen. Bodeninversionen beginnen direkt an der Erdoberfläche und reichen im Sommer 150 bis 250 m hoch, im Winter 400 bis 600 m. In Extremfällen können sie sich mit einer freien Inversion „verbinden“ und Höhen bis 2.000 m erreichen. Bodeninversionen entstehen in der Regel infolge der Wärmeabgabe durch die langwellige Ausstrahlung der Erdoberfläche. Sie bilden sich bei „Strahlungswetterlagen“, also bei wolkenlosem Himmel oder bei nur geringer Bewölkung aus. Hochdruckwetter ist deshalb der beste Garant für Bodeninversionen. Freie Inversionen entstehen in der Regel durch das Absinken (adiabatische Erwärmung) von Luftmassen aus der Höhe. Weil in Hochdruckgebieten „Absinken“ herrscht, korreliert auch die Entstehung der freien Inversionen eng mit der Existenz von Hochdruckgebieten. Die typische Absinkinversion in Hochdruckgebieten, auch Peplopause genannt, hat im Winter eine Höhenlage zwischen etwa 750 und 1.000 m, im Sommer zwischen 1.750 und 2.000 m. Die Tropopause ist eine ständig vorhandene freie Inversion in ca. 8.000 bis 12.000 m Höhe. Diagramm: Dr. M. Reiber „Moderne Flugmeteorologie für Ballonfahrer und Flieger“



2 Dieses Bild gibt einen Einblick in die Entstehung und Auflösung von Bodeninversionen. Es zeigt die Temperaturverläufe während einer Hochdruckwetterlage im Tagesgang (24. und 25. April 2010) in 2 m (rot) und in 200 m (blau) Höhe. Man sieht sehr schön, dass die Temperatur in 2 m Höhe in der Nacht, bedingt durch die langwellige Strahlungsabkühlung der Erdoberfläche, viel schneller fällt, als in 200 m Höhe. Schon kurz vor Sonnenuntergang beginnt die Temperatur in Bodennähe stärker zu fallen, in der Höhe fällt die Temperatur viel langsamer, es bleibt dort wärmer. Die Folge ist die Entstehung einer Bodeninversion. Nach Sonnenaufgang erwärmt die kurzwellige Sonneneinstrahlung den Erdboden, die Temperatur steigt in Bodennähe schnell an, in der Höhe geht das viel langsamer. Die Bodeninversion wird wieder aufgelöst. In diesem Beispiel erreicht die Temperaturzunahme vom Boden bis 200 m Höhe 11 bis 12 °C, pro 100 m also mehr als 5 °C. Diese Schichtung ist in der Nacht extrem stabil und lässt keinerlei Vertikalbewegung zu. Erst einige Stunden nach Sonnenaufgang wird die Bodeninversion durch die Sonneneinstrahlung „weggeheizt“. Danach erst kann thermische Vertikalbewegung einsetzen. Diagramm: Forschungszentrum Karlsruhe (200 m-Messmast)



3 In diesem Diagramm sind die typischen vertikalen Verläufe von Temperatur, Feuchte und Windgeschwindigkeit an einer Absinkinversion (Peplopause) dargestellt. Meist herrscht unterhalb der Inversion (im Winter bis ca. 1.000 m, im Sommer bis ca. 2.000 m Höhe) tagsüber gute Thermik. An der Inversion wird die Vertikalbewegung gebremst. Starke Thermik kann, wegen des Energieüberschusses, einige Deka- oder sogar Hektometer in die Inversion eindringen. Bei starker Thermik reicht also die aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung in die Inversion hinein, bevor sie schließlich ganz unterbunden wird. So können thermische Flüge auch ein „Stück“ in die Inversion hineinreichen. Wolken- und feuchtereiche Luft wird aus den unteren Schichten bis in die Inversion transportiert. Es kommt zur Dunstanreicherung und oft zur „Ausbreitung“ der Quellbewölkung, die in Stratocumulusbewölkung (Sc cugen) übergeht. Vielfach kommen dann große Sc-Felder abends und in der Nacht vor, die erst im Laufe des frühen Vormittags durch die Sonneneinstrahlung aufgelöst werden.
Die Feuchteanreicherung in Inversionsnähe führt zur Dunstzunahme und somit zur Sichtverschlechterung. Oberhalb der Inversion herrschen dann oft sehr gute Flug- und Fernsichten. Häufig kommen an Inversionen, übrigens auch an Bodeninversionen, sog. Low Level Jets (LLJ) vor. Diese LLJs haben einen ausgeprägten Tagesgang, sie sind nachts häufiger und stärker ausgeprägt als am Tag. LLJs an der Bodeninversion können Ballonen bei der Landeanfahrt oder bei Fahrten in geringen Höhen auch gefährlich werden. Thermikflieger werden mit diesen Starkwindfeldern kaum konfrontiert, weil sie erst fliegen, wenn die Bodeninversion aufgelöst ist.
Diagramm: Dr. M. Reiber „Moderne Flugmeteorologie für Ballonfahrer und Flieger“

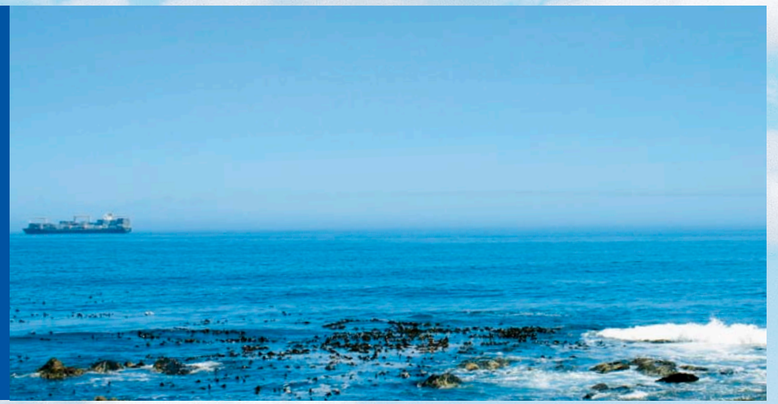
Feedback

Um diese praxisorientierte Artikelserie noch passgenauer für uns als Gleitschirmflieger fortzusetzen, wünscht sich der Autor eure Mitarbeit. Er ist über seine Homepage **www.DrMReiber.de** erreichbar und beantwortet auch gern eure speziellen Anfragen zur Flugmeteorologie des Gleitschirmfliegens. So habt ihr sogar die Möglichkeit, direkt mit ihm in Kontakt zu kommen. Ganz besonders würde er sich über weitere Themenvorschläge von euch freuen.

4 Fast senkrecht aufsteigender Rauch und starker Dunst, ggf. sogar Nebel, sind typische Wettererscheinungen in einer Bodeninversion. Dadurch, dass die Vertikalbewegung quasi unterbunden ist, findet kein Windenergieaustausch mit höher gelegenen Luftschichten statt. In Bodennähe herrscht also in der Regel schwacher, meist umlaufender Wind. Die Aufstiegshöhe der Rauchfahnen ist dann erreicht, wenn die Wärmeenergie aufgezehrt ist, die der Rauch aus seiner Quelle mitgebracht hat. Das muss nicht die Obergrenze der Bodeninversion sein.
Foto: Dr. Manfred Reiber

5 Starke Dunstanreicherung bis kurz vor Gipfelhöhe der Berge lässt sehr genau die Existenz und die Obergrenze der Bodeninversion erkennen. Bei einiger Übung kann man aus der so „gemessenen" Höhe der Bodeninversion auch Schlussfolgerungen über den Zeitpunkt der Auflösung dieser Bodeninversion oder, anders gesagt, über den Beginn stärkerer thermischer Prozesse ableiten.
Foto: Olaf Groschupf

6 Interessant auf diesem Foto ist der über viele Kilometer waagerecht verlaufende Abzug der Rauchfahne eines Schiffes. Diese Rauchfahne zeigt nicht die Obergrenze der Bodeninversion an. Die Rauchfahne liegt innerhalb der Bodeninversion. Sie erreicht eben gerade die Höhe, für die die Wärmeenergie ausreicht, die sie vom Schiff „mitbekommen" hat. Über Land sieht man vor allem im Winter diese waagerecht abziehenden Rauchfahnen, teils aus Hochschornsteinen. Sie zeigen aber auch hier nicht die Obergrenze der Bodeninversion an.
Foto: Dr. Manfred Reiber



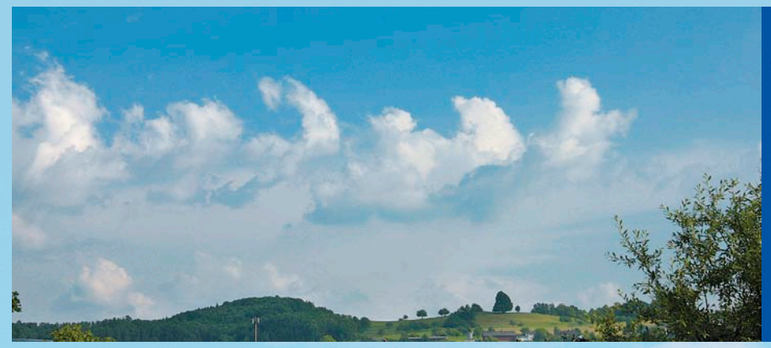
7 Das ist die Obergrenze einer dichten, etwa 500 m dicken Hochnebeldecke, die identisch ist mit der Obergrenze der Bodeninversion. Das Bild wurde nach einem Ballonstart in der Nähe von Bellinzona (italienische Alpen) durch diese Hochnebeldecke hindurch fotografiert. Solche massiven Hochnebeldecken lösen sich nur sehr langsam auf. Für Thermikflüge besteht an diesem Tag wohl keine Hoffnung. Foto: Dr. Manfred Reiber

8 Wir sehen hier eine aufgelockerte Sc-Decke an einer ausgeprägten freien Absinkinversion, der sog. Peplopause. Wenn der Sc durch Ausbreitung aus Cu Wolken entsteht, dann bezeichnet man diese Wolken als Sc cugen (Stratocumulus cumulogenitus, d. h. so viel wie Stratocumulus aus Cumulus entstanden). Solche, oft weit ausgedehnte, aber vertikal flache Wolkenfelder kommen häufig nachts bis zum frühen Vormittag vor. In der Frühe schirmen diese Wolken zunächst die Thermik ab, werden aber bald durch die Sonneneinstrahlung aufgelöst. Dann erst entsteht Thermik und wieder Cu-Bewölkung, die sich wieder an der Peplopause ausbreitet. Dieser zyklische Ablauf hält so lange an, wie eine stabile Hochdruckwetterlage existiert. Bei labiler Schichtung zwischen Boden und Peplopause ist zumindest über die Mittagszeit bis zum frühen Abend mit guter Thermik zu rechnen. Bei einer Höhenlage der Sperrschicht von mindestens 2.000 m sind auch weite Thermikflüge möglich. Foto: Dr. Manfred Reiber

9 Hier handelt es sich um eine dichte Sc-Decke. Diese Sc-Bewölkung entsteht eher nicht durch Ausbreitung von Cu-Wolken. Sie entsteht meist durch starke Dunstanreicherung und die nächtliche Ausstrahlung einer Dunstschicht an der Obergrenze der Peplopause. Im Winter werden solche dichten Sc-Decken nicht aufgelöst, im Sommer erst um die Mittagszeit oder gar noch später, so dass das thermische „Fenster" nur für kurze Zeit geöffnet werden kann. Es sind höchstens kürzere Thermikflüge möglich.
Foto: Dr. Manfred Reiber

10 Hier ist ein Cumulus mit einem Thermikschlauch zu sehen. An der Peplopause wird die Vertikalbewegung gebremst, die Wolke breitet sich aus, weil sie wegen der Sperrschicht nicht weiter aufsteigen kann. Man kann also deutlich die „allgemeine" Obergrenze der Thermik „sehen". Thermische Flüge über diese Höhe hinaus sind nicht möglich.
Foto: Dr. Manfred Reiber

11 Eine vom Kraftwerk Lippendorf (nahe Leipzig) erzeugte künstliche Wolke steigt zunächst wegen ihres Wärmeüberschusses nach oben und breitet sich dann in der Peplopausen-Inversion waagerecht aus. Diese Höhe ist nicht unbedingt identisch mit der Obergrenze der Sperrschicht, es ist die Höhe in der die Temperatur der Rauchfahne gleich der Temperatur der Umgebungstemperatur ist. In diesem konkreten Fall wird die waagerechte Rauchfahne aber etwa an der Untergrenze der Inversion liegen. Zu erkennen ist das an der markanten Windgeschwindigkeits- und Windrichtungsänderung, wie sie für Inversionsgrenzen typisch ist. Solche Rauchfahnen lassen sehr gute Rückschlüsse über das Höhenprofil von Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu. Foto: Olaf Groschupf



12 An Inversionen treten oft starke Windscherungen auf (siehe auch Abbildung 3). Oft liegen Schichten mit starkem Wind über Schichten mit schwachem Wind. Wenn Quellwolken in diese „schnellen" Schichten hineinwachsen bilden sich sichtbare Wolkenwellen, ähnlich wie die durch Wind erzeugten Wasserwellen an der Meeresoberfläche. Diese Wolken zeigen dann die Scherung mit der ihr inne wohnenden Turbulenz an! Häufig muss man in Höhe dieser Wolkenwellen mit Turbulenz rechnen, die für Gleitschirm- und Drachenflieger zur Gefahr werden kann. Foto: Dr. Manfred Reiber

13 Hier sieht man Wolken mit deutlicher Turbulenzstruktur. Auch diese Wolke ist durch Windscherung entstanden. Bei geringer Luftfeuchte sieht man häufig nur einzelne Wolkenwirbel, was nicht etwa bedeutet, dass die Turbulenz gering ist. Das bedeutet nur, dass die Feuchte relativ gering ist. Wenn die Luftfeuchte sehr gering ist, entsteht gar keine Bewölkung, aber mit Sicherheit auch Turbulenz, die man aber dann leider nicht sehen kann. Diese Art der Turbulenz bezeichnet man als CAT (clear air turbulence). Man kann sie nicht sehen, sie entsteht ja in „klarer Luft" und sorgt dann immer für einen riskanten Überraschungseffekt, wenn man einfliegt. Foto: Dr. Manfred Reiber

14 Hier sind sehr schön ausgeprägte Wellenwolken, die durch Windscherung an der Peplopause entstanden sind, zu sehen. Die Aufnahme stammt von einem Ballonfahrer aus den Tagen im Mai 2010, als der Luftraum wegen der Aschewolken des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull für Flächenflieger über Deutschland gesperrt war. Diese Wolken weisen auf Turbulenz hin, der Schweregrad der Turbulenz ist schwer einzuschätzen. Wir wissen aber, dass die Turbulenz umso gefährlicher ist, je besser die Wirbelgröße mit der Größe des Fluggerätes übereinstimmt. Außerdem sind textile Fluggeräte, wie Ballone, Gleitschirme und Drachen natürlich mehr gefährdet als Flugzeuge. Foto: Christian Schulz

Anzeige

FÜR MENSCHEN, DIE DIE WELT AM LIEBSTEN VON OBEN SEHEN.

ICARO PARAGLIDERS

Gleitschirmflieger Urenschwang

22. Pokalfliegen in Hütten

Dieses Jahr hatten die Gleitschirmflieger Urenschwang mit ihrem 22. Pokalfliegen richtig Glück. Am Sonntag wurde am ehemaligen Skihang in Hütten zusammen mit der Flugschule Ulm von Ernst Unfried der Vereinswettbewerb in 2 Durchgängen ausgetragen. Dank des kräftigen Ostwindes bekamen die Zuschauer einiges zu sehen, da die 32 Piloten bei diesen Windverhältnissen Höhenrekorde flogen. Die Ziellandung im 30-m-Kreis war eine echte Herausforderung und trotzdem hat der diesjährige Sieger bei den Herren, Lokalmatador Adler-Horst aus Hütten, eine Punktlandung in der Mitte des Kreises geschafft und konnte somit den Wanderpokal zurückholen. Auch die erste Pilotin bei den Damen, Olga Genich, zeigte eine super Leistung und schaffte in der Gesamtwertung den 3. Platz.
Gabi Schwarz

1. Parafly Club Schwaben

Programm 2011

Auch für das kommende Jahr haben die Aktiven beim 1. Parafly Club Schwaben (1.PCS) wieder ein dickes Paket geschnürt: Über 50 Ausfahrten und Veranstaltungen für Mitglieder und Gäste (bzw. Gastflieger) werden angeboten. Von A wie Annecy bis Z wie Zillertal ist alles vertreten. Neben Fluggebieten in Deutschland locken Österreich, die Schweiz, Frankreich und Italien. Darf es weiter weg sein? Kein Problem – wie wäre es mit Südspanien oder den Kanaren? Noch weiter? Okay, eine Explorer-Tour nach Kuba befindet sich ebenfalls unter den Angeboten. Neben diesen Reisen liegt wie immer ein Schwerpunkt auf Wissensvermittlung und –vertiefung. Groundhandling, Retterwerfen, Erste-Hilfe-Kenntnisse und anderes mehr findet sich im Jahresprogramm. Die Clubmeisterschaften sowie Clubabende mit wechselnden Referenten runden das Programm ab, welches über die Website des Parafly Club Schwaben unter www.1pcs.de heruntergeladen werden kann.

Oliver Arnold

Asslarer Gleitschirmflieger

Windenkurs

Die Asslarer Gleitschirmflieger planen für diesen Winter erneut einen Windenkurs. Der Verein freut sich, in Zusammenarbeit mit der Flugschule Siegen, einen günstigen Preis für alle Interessierten anzubieten. Im Preis für den Kurs ist eine zweijährige Mitgliedschaft kostenlos enthalten. Willkommen sind alle Piloten mit gültiger Lizenz, die in Zukunft auch ohne Berge in die Luft kommen möchten, denen bisher die Startberechtigung für die Winde fehlte. Der Kurs findet auf unseren Schleppgeländen im Zentrum von Hessen statt. Geplanter Termin ist Samstag, der 26. und Sonntag, der 27. Februar 2011. Anmeldung und weitere Informationen per E-Mail an: bernd.millat@web.de oder unter: www.gleitschirmflieger-asslar.npage.de
Bernd Millat

Delta-Club Wiehengebirge

Spektakuläre Baumrettung an der Porta Westfalica

Gegen 17:00 Uhr landete ein Gastflieger ca. 1,5 km westlich unserer Rampe und ca. 60 m oberhalb der Bundesstraße in einem sehr hohen Baum. Wegen der unsicheren Lage des Drachens befreite sich der Pilot aus seinem Gurtzeug und nach seinem sicheren Halt stürzte der Drachen samt Gurtzeug und Rettungsschnur zu Boden. Ein DCW-Pilot, der die Baumlandung beobachtete, landete sofort und informierte weitere DCW-Mitglieder über die Unfallstelle. Innerhalb kurzer Zeit waren wir beim Baumlander. Der Pilot saß in ca. 35 m Höhe auf einer riesigen Buche ohne weitere Äste unterhalb und konnte mit uns telefonieren. Weil unsere Mittel für eine Rettung nicht ausreichten, informierten wir die Höhenrettung. Nun rückten nach und nach zusätzlich Feuerwehren, THW, Krankenwagen, Rettungsdienst, Polizei an und am Ende waren neben ca. 21 Autos ca. 70 Personen beteiligt. Die B 61 wurde unterhalb der Unfallstelle einseitig für weitere Einsatzfahrzeuge gesperrt. Da der Pilot mit dem Drachen und Gurtzeug auch seine Rettungsschnur zu Boden geworfen hatte, bestand keine Möglichkeit, eine Seilverbindung zum Piloten herzustellen. Für entsprechende Techniken der Feuerwehr bestand keine Zufahrtsmöglichkeit und auch die Spezialisten der Luftrettung waren ratlos. Per Pfeil und Bogen oder per Zwille ein dünnes Hilfsseil nach oben zu befördern, hielten alle für unmöglich. Niemand hatte eine Idee, wie man Seile oder Helfer zu dem Baum-Piloten hoch bekommen sollte. Eine Luftrettung durch Hubschrauber wurde von den Einsatzleitern verworfen, da dies eine zusätzliche Gefahr für Hubschrauber und Seilwinde wegen der dichten Baukronen darstellte. Unerwartete Hilfe und eine Idee kam von unseren „Freunden und Helfern“, der Polizei. Ein Polizist und Angler behauptete, dass er in der Lage sei, mittels einer Angel eine mit Blei beschwerte Leine über die in 35 m Höhe befindliche Astgabel zu werfen. Alle hielten dies für unwahrscheinlich, aber der Polizist holte Angel und Freund und beide versuchten es. Mit einer nie geglaubten Präzision war nach wenigen Versuchen die Angelschnur über den richtigen Ast fast senkrecht in ca. 35 m Höhe geworfen und mittels dieser Schnur konnten die stärkeren Rettungsseile nach oben gezogen werden. Für die Höhenretter war der Rest präzise Routine und gegen 21:45 Uhr waren Retter und Pilot unter dem Beifall aller Beteiligten auf festem Boden. Der unverletzte Pilot wurde im Rettungswagen zur Sicherheit noch einmal untersucht und fuhr nach einer kurzen Ruhepause selbst nach Hause. Den Polizisten und Angler haben wir sofort für ähnliche Fälle unter „Vertrag“ genommen. Ohne seinen genialen Einfall und seine Wurfkunst wäre die Rettungsaktion nicht so schnell erfolgreich beendet worden. Unsere Empfehlung deshalb, mit den Angelvereinen an den Fluggeländen für einen ähnlichen Fall zu „kooperieren“. Im Bedarfsfall würden wir unseren Angler-Polizisten kostengünstig ausleihen.
Peter Bork

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

Anzeigen

Redaktionsschluss
Februar Info 168 - 20.Dezember
April Info 169 - 15.Februar 2011

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

Drachen und Gleitschirmflieger Hohenlohe

Weite Flüge beim Hohenlohepokal

Im August wurde zum 29. Mal das Hohenlohepokalfliegen ausgetragen. 16 Drachen- und 6 Gleitschirmpiloten traten zum Wettkampf an. Zum Auftakt ging es am Samstag ins Schleppgelände Ailringen. Dort wurde bei schwachem Wind aus Südwest der erste Durchgang gestartet. Auch dieses Jahr wurde von der Wettbewerbsleitung die Bewertung von Streckenflügen deutlich verbessert, um einen Anreiz zu schaffen, das Fluggelände eher zu verlassen. Die Drachen mussten mindestens 15 km, die Gleitschirme 10 km weit fliegen, um überhaupt in die Wertung zu kommen. Die vorhergesagte Thermik setzte relativ spät ein, so dass zunächst nur Zeit-Zielflüge möglich waren. Die Maximalflugzeit wurde von einigen Piloten erreicht, bzw. deutlich überschritten. Rainer Rössler (Mulfingen) konnte nach dem Ausklinken als erster ordentlich Höhe machen und ging auf Strecke. Danach gelang es noch weiteren vier Piloten, abzufliegen. Das übrige Feld versuchte durch lange Flugzeiten und eine Landung nahe am Punkt Wertungspunkte zu sammeln. Nach geraumer Zeit meldete sich Rössler nördlich von Rothenburg o.d.Tauber zurück (35 km). Danach ging es Schlag auf Schlag. Thomas Goll stand kurz vor Neustadt/Aisch (60 km), Peter Friedemann nördlich davon (71 km) und Ralph Trenkle landete kurz vor Höchstadt (82 km). Bei der eher schwachen Thermik und Flugzeiten bis zu drei Stunden sind das super Leistungen! Die gastfreundlichen Begegnungen bei den Außenlandungen und die Rückholaktion hatten es in sich. Ein herzlicher Dank ins Frankenland.

Wolfgang Sehm aus Heppenheim ging als einziger Gleitschirmpilot auf Strecke und kam bis Niederstetten (19 km). Damit lagen die Streckenflieger in der Wertung weit vorne. Der zweite Durchgang am Sonntagmorgen wurde wieder in Ailringen gestartet. Aufgrund der Wetterbedingungen war Zeit-Zielfliegen angesagt. Die meisten Piloten brachten noch zwei Flüge in die Wertung, so dass es auch auf den vorderen Plätzen noch Veränderungen gab. Pechvogel des Tages war Peter Friedemann. Er hatte eine Fehlklinkung. Aufgrund der guten Bewertung der Streckenflüge hatten die anderen Piloten keine Chancen auf die vorderen Plätze. Bürgermeister Böhnel führte die Siegerehrung durch und konnte die Pokale an folgende Piloten vergeben:

Ergebnis Drachen:	Ergebnis Gleitschirm:
1. Ralph Trenkle	1. Wolfgang Sehm
2. Thomas Goll	2. Hans Ulbricht
3. Peter Friedemann	3. Michael Hellmuth

Vorstand Walter Hofmann war mit dem unfallfreien Verlauf des Pokalfliegens und den Leistungen der Piloten hoch zufrieden. Es wurden über 100 Starts absolviert. Die hohe Teilnehmerzahl sowie die zum Teil weit angereisten Piloten bestätigen das Konzept des dezentralen Wettbewerbs in den Schleppgeländen, das heuer zum dritten Mal angewendet wurde.

Thomas Goll

Icaro paragliders

Jubiläumsaktion

Zum 10-jährigen Jubiläum bot Icaro paragliders jeden Monat eine spannende Aktion an. So fand am 6.10.2010 die offizielle Verlosung der Gewinner der Jubiläumsaktion vom April „Wildcat probefliegen und gewinnen“ statt. Hans Garnreiter hat den Hauptpreis, ein Icaro Gleitschirm-Gurtzeug Energy Cross, gewonnen. Das Bild zeigt den glücklichen Gewinner bei der Übergabe durch Firmenboss Wolfgang Kaiser. Der zweite Gewinn, ein Icaro paragliders Flugoverall, geht an Steffen Richter und Gewinn Nummer 3, ein Fly Helm, an Karl Dallinger. Nähere Infos unter www.icaro-wings.de

Wolfgang Kaiser

SauerlandAIR

Vereinsmeisterschaft im Drachenfliegen

Die Drachenflieger des Vereins „SauerlandAIR Drachen- und Gleitschirmflieger“ flogen ihre Meisterschaft aus. Bei Westwind trafen sich die Piloten am Startplatz an den Bruchhauser Steinen. Weil das Wetter und die thermischen Bedingungen keine Streckenflüge zuließen, entschieden sich die Flieger für einen Ziellandewettbewerb. Dieter Ersepke aus Elpe verfehlte den auf der Landewiese ausgelegten Landepunkt um nur 6 Meter und wurde damit Vereinsmeister. Knapp geschlagen geben musste sich Geländewart und Vorjahressieger Ingo Hanfland aus Assinghausen, der seinen Drachen 7 Meter neben dem Landepunkt aufsetzte. Den 3. Platz belegte Udo Freisen aus Warstein. Nach dem Wettbewerb gab es leckere Kartoffeln aus dem Buchenfeuer und das traditionelle „Landebier“.

Burkhard Schulte

Sieger von links nach rechts: Holger Kaag, Konstantin Maier, Wilfried Leidig, Christoph Arnold, Rainer Rössler, Alexander Schmid

HGC Einkorn Schwäbisch Hall

Pokalfliegen am Einkorn

Bei schönstem Herbstwetter führten die Drachenflieger des Schwäbisch Haller Drachenfliegerclubs ihre Vereinsmeisterschaften an ihrem Hausberg, dem Einkorn durch.

13 Piloten fanden den Weg zum Einkorn und maßen ihr Können darin, nahe am Zielpunkt zu landen und auch bei schwach thermischen Bedingungen möglichst lange im Hangaufwind zu fliegen. Die besten Flugzeiten in beiden Durchgängen erreichten Rainer Rössler und Konstantin Maier, dem es im zweiten Durchgang auch gelang durch gefühlvolles Thermikkreisen den Einkorn zu überhöhen.

Nach dem ersten Durchgang am Sonntagvormittag bahnte sich eine Überraschung an. Christoph Arnold aus Gschwend, der erst in diesem Jahr die Drachenflugausbildung beendete, lag mit einer hervorragenden Landung nur zwei Meter vom Punkt entfernt vor Rainer Rössler in Führung. Da er aber im zweiten Durchgang den Landekreis knapp verfehlte, fiel er in der Endwertung auf den vierten Platz zurück. Der erfahrene mehrmalige Cupsieger und Gewinner des letzen Pokalfliegens, Rainer Rössler aus Mulfingen, war letztlich doch nicht zu schlagen und holte sich den Pokal des Vereinsmeisters vor Alexander Schmid aus Wüstenrot und Konstantin Maier aus Schwäbisch Hall. Den Pokal des besten Seniors gewann Wilfried Leidig aus Satteldorf. Bester Newcomer wurde Christoph Arnold.

Ergebnisse

1. Platz	Rainer Rössler (Mulfingen) auf Talon
2. Platz	Alexander Schmid (Wüstenrot) auf Mars
3. Platz	Konstantin Maier (Schwäbisch Hall) auf Fusion

Christoph Wankmüller

Ground Handling Kurs
von Flieger für Flieger
• für Anfänger und Fortgeschrittene
• Kurs vor Ort ab 7 Teilnehmer
Kursgebühr p.P. 130 €
Tel./Fax: 05659/1630 • mail: sualkgiwdul@freenet.de

Anzeigen

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
www.drachen-gleitschirmwinden.de

Check Dein Equipement.
Foto: Felix Wolk
TURNPOINT competence
Jetzt! → turnpoint.de | Tel 0 80 36-9 08 82 61
Gleitschirm-Check: nur 145 € Check inkl. R-Gerät packen: nur 175 € inkl. Rückversand! | seit 1989

FLIEGFIX
VERLEIH PER VERSAND
VERSAND AUCH AN DEN URLAUBSORT!
GLEITSCHIRME, BOOTE, ZELTE
Genz Sportgeräte GmbH
Tel. +43.36 82.26 11 2 u. +43.664.44 63 62 3
Salzburgerstraße 340, 8950 Stainach, Österreich
NOVA
CHARLY
www.fliegfix.com

DGFC Jena

20-jähriges Jubiläum

Im September feierte der Verein der Drachen- und Gleitschirmflieger in Jena sein Jubiläumsfest am Übungshang der Flugschule Jenair in Laasan. Dieses beliebte Gelände vor den Toren der Stadt gilt bei den alten Hasen als Wiege der Fliegerei in unserer Region. Bei bestem Wetter trafen sich über 30 Piloten, um sich mit Oldtimern, Drachen und modernen Hochleistern in die Luft zu schwingen oder gemütlich bei Kaffee und Kuchen Fliegerlatein auszutauschen. Dabei berichtete z.B. unser ältester Pilot Herbert (75 Jahre) begeistert von seinem kürzlich erreichten Höhenrekord von über 3.000 Metern am San Simeone (Italien). Eines der fliegerischen Highlights war der älteste Schirm mit Baujahr 1989, den Hakan Emci von Jenair aus seinem Fundus ans Tageslicht geholt hatte. Die Airtime auf dem nicht sehr steilen Gelände war natürlich begrenzt, aber das Tuch des Brizair 10-Zellers knisterte noch wie am ersten Tag. Istvan und Kay schafften währenddessen gemeinsam das bisher für unmöglich Gehaltene, vom Hang aus sich gegen den Südwestwind bis zur Ruine Kunitzburg (eigentlich Gleisburg) vorzukämpfen und wieder zurück zum Startplatz. Aber auch andere Piloten hatten an diesem Tage das Glück, an der Waldkante aufzusoaren und den weniger Geübten aus der Luft bei ihren Abgleitern zuzusehen. Wer Lust auf einen Besuch in Jena bekommen hat, der findet weitere Informationen auf www.dgfc-jena.de und ist jederzeit herzlich willkommen.
Bernd Bertram

Flugfreunde Ulm-Donautal

Vereinsmeisterschaft in Andelsbuch

Das Wetter hat es gut gemeint mit den Flugfreunden Ulm-Donautal. Als sie ihr Vereinsturnier im September diesen Jahres in Andelsbuch austrugen, lichtete sich der in den frühen Morgenstunden noch stark wolkenverhangene Himmel mit jeder Stunde mehr. Bei Sonnenschein konnten die 27 aktiven Piloten des rund 100 Mitglieder zählenden Vereins das Turnier unter besten Bedingungen austragen. Noch am Vormittag wurde der erste Durchgang mit Schätzzeit, Klotzabwurf und Punktlandung durchgeführt. Nach einer Stärkung nahe dem Landeplatz ging es auf zum zweiten Durchgang, dem Flugfreunde Ulm-Nightfever. Gestartet werden durfte jederzeit, der letzte Start war für 15:30 Uhr angesetzt. Das Andelsbucher Wetter hat den Ulmern einen langen Flugtag beschert, bis zum Schluss nur noch 3 Piloten in der Luft waren: Horst Kiem, Raphael Wolter und Hans Walcher. Kiem biss sich am letzten Aufwind fest und konnte sich bis 19 Uhr in der Luft halten, sich wieder einmal als Adler in der Luft bewiesen und das Nightfever gewinnen. Aus dem Gesamtturnier allerdings ging Harald Schirmer als Sieger hervor, dicht gefolgt von Michael und Katharina „Fibi" Wilske mit dem Tandem. Den dritten Platz sicherte sich Sportwart Hans Walcher. Eine kleine Siegerehrung fand noch direkt am Abend vor Ort statt und die von der Fa. Skywalk gesponserten Preise wurden den Siegern übergeben.
Georg Zimmermann

Anzeige

Panda Rückholer

Individueller Shuttleservice in Bassano

Während einer wunderschönen Woche in Bassano hatte ich ein nettes Erlebnis. Bei einem missglückten Streckenversuch vom Panettone hatte ich eine Außenlandung in Semonzo. Während ich meinen Schirm zusammenpackte, kam ich mit zwei kleinen Jungs ins Gespräch. So wusste ich schon einmal, wo ich überhaupt bin. Auf meine Frage, wo man denn hier einen Capuccino bekommt, verschwanden die Beiden um die Ecke, um kurz darauf mit ihrer Oma im Schlepptau wieder aufzutauchen. Diese versorgte mich mit einem Heißgetränk und bot mir an, mich wieder zurück nach Borsa ins Hotel zu fahren. Da mein Packsack die Dimensionen ihres Panda sprengte, schnallte die rüstige Oma mein Fluggepäck kurzerhand auf das Autodach. So hatte ich nicht nur ein kostenloses Taxi sondern auch noch netten Kontakt zu Einheimischen. Danke an Elia, Leonardo und Nonna!
Evelyn Möller

Briefe an die Redaktion

Abzocke in Dalaman

Ich möchte nur kurz berichten, dass die Taxiunternehmen am Airport Dalaman für den Transport eines Gleitschirmes zwischen 30 bis 50 € den Reisenden abnötigen, da sie ohne Entrichtung der Gebühr (Hin und Rück) einen Transport verweigern. Vielleicht kann man durch eine kleine Veröffentlichung die Piloten informieren, damit sie sich durch die unerwartete Abzocke nicht gleich die ersten Urlaubstage „versauen" lassen bzw., dass sie andere Lösungen finden (großer Koffer etc.). Auch wenn man nur ein Gepäckstück mit sich führt, der eindeutig als GS-Sack zu identifizieren ist, wird die Gebühr eingefordert.
Frank Balzke

Skyairlines befördert keine Gleitschirme

Zum 14. Mal fliege ich nun in den Herbstferien nach Ölüdeniz. Nie hat es Probleme beim Transport meines Gleitschirms gegeben. Als ich nun meinen Gleitschirm als Sportgepäck anmelden wollte, erfuhr ich, dass Skyairlines (Türkische Gesellschaft) keine Gleitschirme befördert. Ich wurde auch gleichzeitig gewarnt, meinen Schirm im Koffer oder anders verpackt zu transportieren. Ein Rücktransport mit UPS hätte 368 € gekostet. Zum Glück ist der Hinflug mit Condor und für den Rücktransport halfen mir meine Vereinskollegen (Eurofly Paragliding), die zu einem späteren Zeitpunkt mit einer anderen Airline fliegen. Also, aufgepasst beim Buchen!
Manfred Ränsch

Anzeigen

INFIZIERT

20 Gründe
das Fliegen zu lieben

Viele Drachen- und Gleitschirmpiloten sind vom Fliegen regelrecht angefressen. Für manchen Außenstehenden ist das nicht ganz nachvollziehbar. Daher habe ich mir mal Gedanken gemacht, weshalb wir vom Fliegen so begeistert sind. Hier also eine kleine Sammlung, weshalb so viele Menschen auf der ganzen Welt das Fliegen lieben (erhebt nicht den Anspruch der Vollständigkeit).

TEXT UND FOTOS YVONNE DATHE

1 Fliegen macht glücklich!
Nach dem Abheben werden im Körper Endorphine (Glückshormone) freigesetzt. Diese sorgen nicht nur während des Fluges, sondern vor allem auch danach für eine gute Stimmung.

2 Starke Ziele
Der Eine möchte möglichst viel Genuss beim Fliegen, der Nächste möchte eine möglichst weite Strecke oder seine Acromanöver verfeinern. Manche möchten bei Wettbewerben ihre fliegerischen Fähigkeiten unter Beweis stellen. Egal welches Ziel auch immer verfolgt wird, das Schöne am Fliegen ist, es können immer wieder neue Ziele gesteckt werden und die Ziele gehen einem nie aus.

3 Fliegen ist Sport
Wie bereits Dr. Jörg Zitzmann beim letztjährigen Sportlertreffen des DHV berichtete, liegt die mittlere Herzfrequenz beim Gleitschirmfliegen bei 128/min. Außerdem werden die Schulter-, Rumpf- und Bauchmuskulatur erheblich belastet. Wer viel beschleunigt, fordert obendrein auch noch seine Oberschenkelmuskulatur. Somit ist erwiesen, auch Fliegen fordert den Körper – ist also Sport und erfordert eine gewisse Grundfitness (siehe DHV-Info 162).

4 Lifetime-Sport
Einmal mit dem Fliegen angefangen, spricht nichts dagegen, diesen Sport bis ins hohe Alter auszuüben. Der älteste mir bekannte Fluganfänger war 70 Jahre alt. Klar brauchte dieser etwas länger für seinen Schein, aber Spaß hatte er trotzdem. Das Fliegen kann uns das ganze Leben begleiten.

5 Die Welt gehört Dir!
Abschalten und ganz für sich sein ist beim Fliegen einfacher also irgendwo sonst. Abheben, ein paar Kreise im Startbart fliegen und ab zum nächsten Berg – schon ist der Flieger allein mit sich und der Natur. Von einem einsamen Flug, nur von ein paar Vögeln begleitet, kann noch lange gezehrt werden.

6 Freunde finden
Bei kaum einer anderen Sportart können so leicht Freundschaften geschlossen werden wie beim Fliegen. Überall auf der Welt helfen einem am Startplatz die einheimischen Piloten gerne weiter. Später trifft man sich am Landeplatz zu einem Plausch bei einem kühlen Getränk wieder. Nach kurzer Zeit sind alle in einem regen Gespräch über den vollbrachten Flug vertieft und schon bald sind die anfangs noch fremden Flieger miteinander befreundet.

7 Fliegen als Meditation!
Ablenkungen beim Fliegen gibt es nicht. Es ist volle Konzentration gefordert. Der systematische Startcheck läutet die Meditation ein. Volle Konzentration auf die eine Sache – das Herrichten und Vorbereiten der Ausrüstung. Es folgt der 5-Punkte-Check, welcher immer nach demselben Schema ablaufen sollte. Anschließend in der Luft müssen alle Sinne geschärft sein, um jede Luftbewegung genau zu spüren und den richtigen Flugweg zu finden. Ruhe, genau wie bei einer Zen-Meditation, kehrt in meinen Körper ein. Auch kurze Flüge erzielen diesen Effekt – nach der Landung ist der Kopf wie freigeblasen und unbelastet.

8 Erfolgserlebnisse erleben
Beim Fliegen kann jeder Erfolgserlebnisse erleben. Der Anfänger versucht seine erste Thermik zu finden oder sein Rollen in Wing Over umzuwandeln; nach ein wenig Training wird er sein gestecktes Ziel erreichen. Der etwas Fortgeschrittene möchte endlich 50 oder 100 km fliegen, auch das ist mit ein wenig Training und dem passenden Flugwetter möglich. Wichtig ist, dass sich jeder für sich erreichbare Flugziele steckt, dann können in einem Fliegerleben viele Erfolgserlebnisse gefeiert werden.

9 Flieger sind Naturschützer
Das klingt vielleicht etwas seltsam, wenn bedacht wird, dass gerade Flieger immer wieder mit Jägern und Förstern in Konflikt geraten. Doch Drachen- und Gleitschirmflieger verbringen ihre Zeit mit und in der Natur. Sie erleben die Natur mit allen Sinnen intensiver als Nichtflieger. Dadurch sind Piloten auch sensibler im Umgang mit der Natur und wissen um die Notwendigkeit, sie zu schützen. Außerdem werden viele Gelände von Vereinen betrieben und gepflegt. Nicht selten wachsen auf Startplätzen seltene Pflanzen, welche anderswo nicht mehr vorkommen.

10 Wechsel der Jahreszeiten erleben
Bei kaum einer anderen Sportart kann der Jahreszeitenwechsel so intensiv erlebt werden wie beim Fliegen. Nach dem thermikarmen Winter spüren wir sofort, wenn die ersten Sonnenstrahlen den Schnee zum Schmelzen bringen und Thermikblasen den Frühling ankündigen. Im Sommer riechen wir in der Luft die Tannen und das frisch gemähte Gras. Im Herbst wird es wieder ruhiger und die sanften Flüge läuten das Ende der weiten Streckenflüge ein.

11 Fliegen gibt einem den Überblick
Wer schon mal an einem Urlaubsort angekommen ist, kennt sich anfangs nicht aus. Wo sind die Sehenswürdigkeiten, was muss ich auf alle Fälle besuchen usw. Wer sein Fluggerät dabei hat und weiß, wo es einen Startplatz gibt, kann die Möglichkeit nutzen und sich einen Überblick verschaffen. Aus der Luft können die interessantesten Gebiete entdeckt und später zu Fuß erkundet werden.

12 Fliegen als Erlebnispädagogik
Gerald Ameseder setzt Gleitschirmfliegen mit dem SOS-Kinderdorf Jugendwohnen Lienz in der Erlebnispädagogik ein. Auf seiner Homepage unter ParaSOS steht geschrieben: „Die Erlebnispädagogik setzt dort an, wo der Pilot abhebt und sein Handeln selbst bestimmt. Im Moment, wo der Pilot den sicheren Grund verlässt, übernimmt er die Verantwortung für sich selbst ganz allein. Er muss lernen, sich auf sich selbst zu verlassen und sich selbst zu vertrauen.“ (www.geraldameseder.de)

An der Schrattenbachkante

13 Erkunde die Welt

Wer sich nicht alleine in ein neues Fluggebiet in einem fremden Land wagt, kann auf diverse Angebote zurückgreifen. Auf der ganzen Welt gibt es Anbieter/Flugschulen, welche Flugreisen mit Betreuung anbieten. Auch Wettbewerbe sind eine gute Alternative, um mal ein fremdes Fluggebiet zu erkunden - Wetterbriefing, Rückholung und Lunchpaket inklusive. Oft sind Fluggebiete abseits von touristischen Orten. Land und Leute sind dem Flieger gegenüber oft freundlicher eingestellt als dem Pauschaltourist und unterhalten sich gerne mit einem.

14 Fliegen kann das ganze Jahr betrieben werden

Frühling, Sommer, Herbst und Winter - zu jeder Zeit kann geflogen werden. Jede einzelne Jahreszeit hat ihren besonderen Reiz. Im Herbst sind es die ruhigen Flüge in warmer Luft und bunter Umwelt. Im Winter können Skitouren mit einem sanften Flug ins Tal enden. Auch um die Technik bei bestimmten Manövern zu verbessern, eignet sich die kalte Jahreszeit hervorragend. Im Frühling und Sommer geht dann die Jagd auf Strecke und Kilometer wieder los.

15 Ärger verfliegt!

Stress mit dem Partner, dem Chef oder einem Kunden? Egal, spätestens nach dem Abheben setzen sich Endorphine frei und verbreiten ein wohliges Gefühl im Körper. Im Flug ist keine Zeit, über Probleme oder Sorgen nachzudenken. Die ganze Aufmerksamkeit gehört dem faszinierenden Flugerlebnis. Nach der Landung ist der Ärger verflogen und es kann mit neuer Gelassenheit (und manchmal auch mit neuen Ideen) an die Probleme herangegangen werden.

16 Abwechslungsgarantie

Selbst wenn jemand 10 Mal hintereinander vom selben Berg fliegt und die gleichen Flugmanöver übt, wird kein Flug wie der andere sein. Ständig ändern sich die Wind-, Licht- und Thermikverhältnisse, was ein angepasstes Fliegen erfordert. Beim Streckenfliegen erlebt der Pilot ständig den Wechsel der Bedingungen. An einem Tag ist es einfach von A nach B zu fliegen, am nächsten Tag ist dies eine beinahe unlösbare Aufgabe. Beim Fliegen ist flexibles Handeln an die sich ständig verändernden Verhältnisse gefordert, dadurch wird es nie langweilig.

17 Anderen eine Freude machen

Was gibt es schöneres, als einem anderen Menschen eine Freude zu bereiten. Mit einem Gleitschirm-Tandemflug ist dies ganz einfach. Vor dem Start sind die meisten Nichtflieger noch sehr nervös. Aber spätestens, wenn sie den Boden unter den Füßen verlieren, sind sie von dem intensiven Gefühl überwältigt. Nach der Landung ist jedem Passagier die Begeisterung deutlich anzusehen (den Endorphinen sei Dank).

18 Aussicht der besonderen Art

Egal ob ihr wandert, bergsteigt oder mit dem Fahrrad die Welt erkundet. Mit dem Drachen oder Gleitschirm über dem Gipfel aufdrehen und die Welt genießen ist etwas ganz Besonderes und mit nichts zu vergleichen. Täler nehmen Kontur an und eine ganz neue Sicht auf die Schönheit der Welt eröffnet sich.

19 Trainiert die Gelassenheit

Kein anderer Sport ist so vom Wetter abhängig wie das Fliegen. Warten auf den passenden Wind oder die einsetzende Thermik kennt jeder. Auf einem Streckenflug gibt es immer wieder Situationen, in denen Geduld und Ausdauer gefragt sind. Sich bei 0 Meter Sinken „einzuparken“ und auf eine thermische Ablösung zu warten, ist oft der Schlüssel zu einem erfolgreichen Streckenflug. Die Natur gibt die Regeln vor, uns Fliegern bleibt gar nichts anderes übrig, als sie mit Gelassenheit zu akzeptieren.

20 Flieger sind stressresistenter

Immer wieder kommen Piloten in Situationen, in denen sie gelassen und ruhig reagieren müssen. Stresssituationen können andere Piloten, das Wetter oder geländebedingte Ursachen auslösen. In der Luft ist es wichtig, besonnen und ruhig auf die Situation zu reagieren und nach Lösungen zu suchen. Wer Stresssituationen in der Luft besonnen meistert, reagiert auch im Alltag ruhig und gelassen, wenn einmal etwas nicht nach Plan verläuft.

GLEITSCHIRM DIREKT.DE

PAPILLON FLIEGERSHOPS • VERSAND • PA

18. Dezember 2010:
Papillon Weihnachtsmarkt auf der Wasserkuppe
Fachvortrag: Chrigel Maurer über die Red Bull X-Alps
Tombola • Buffet • gemütliche Flieger-Weihnachtsfeier

Jedes Wochenende für dich geöffnet, auch im Winter!

Hotline: 06654 - 91 90 55

✓ größte Auswahl
✓ bester Service
✓ beste Preise

Neu: Papillon Gesamtkatalog 2011 mit über 150 Seiten Flugsport – jetzt gratis bestellen unter www.papillon.aero

Christian Schubert

Verstärkung im Papillon-Team

Verkaufsleiter **Christian Schubert** (34) ist Trekkingexperte und seit 14 Jahren begeisterter Gleitschirmpilot. Er gewann bereits die Int. Rhön Open.

Gerne gibt er sein Wissen und seine Erfahrung weiter und berät dich kompetent zu deiner Flugausrüstung.

Christian steht dir persönlich im Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe und telefonisch unter 06654- 91 90 55 zur Verfügung.

- **Ob Neu- oder Gebrauchtschirm, Gurtzeug oder Komplettset: Im Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe** beraten wir dich individuell und professionell. Unsere Empfehlungen basieren auf den Erkenntnissen aus eigenen Fluglehrer-Praxistests und aus der Schulung von Europas größter Flugschule Papillon.
- Jeden Sonntag bieten wir **Rettungsgeräte-Wurftrainings** an. Indoor simulierst du dabei die Auslösung deines Rettungsschirmes, der anschließend neu gepackt wird. Wir empfehlen frühzeitige Anmeldung!
- Kompletten Service wie **2Jahres-Checks, Rettungpacken, Reparaturen und Wertermittlung** erledigt der Luftfahrttechnische Betrieb Wasserkuppe schnell und professionell für dich.
- **NEU:** Entdecke die Technik des Motorschirmfliegens in unserem neuen **Fresh Breeze Showroom**!
- **Urlaubsreif?** Wir empfehlen das große **Papillon Gleitschirm-Reiseangebot auf www.papillon.aero** .

See you UP in the sky!

*alle Preise Abholpreise inkl. MwSt. • tagesaktuelle Gebraucht-Angebote bitte telefonisch erfragen!

Papillon 100% ZUFRIEDENHEITS-GARANTIE
Sollte deine neue Ausrüstung (Gleitschirm und Gurtzeug) doch nicht exakt deinen Wünschen entsprechen, kannst du auch noch nach deiner ersten Flugwoche up- oder downgraden, bis du 100% zufrieden bist!

Papillon BESTPREIS-GARANTIE
Wir garantieren, dass unsere Angebote innerhalb von drei Monaten ab Kaufdatum nirgends billiger zu erhalten sind (schriftl. Angebot). Falls doch, zahlen wir die Differenz aus.

Papillon TELEFONISCHE FACHBERATUNG 06654- 91 90 55
Bei Fragen zu deiner Flugausrüstung beraten wir dich gerne auch telefonisch. Du erreichst uns täglich zwischen 9 und 19 Uhr, auch am Wochenende!

Papillon 0% FINANZIERUNG
Exklusiv für Flugschüler der Papillon Flugschulen bieten wir eine bequeme 0%- Finanzierung auf einen Einkauf ab 1500 EUR Warenwert.

Papillon INZAHLUNGNAHME
Bei Kauf eines Neuschirmes nehmen wir deine alte Ausrüstung (DHV 1 / 1-2) in Zahlung.

Papillon FLUGLEHRER-PRAXISTEST
Grundlagen unserer Geräteempfehlungen sind die Erkenntnisse aus eigenen Fluglehrer-Praxistests und aus über 100.000 von Papillon-Fluglehrern betreuten Starts pro Jahr.

Papillon® .aero papillon-paragliding.de
Wasserkuppe (Rhön) • Willingen (Sauerland) • Stubai (Tirol) • Lüsen (Südtirol)
GLEITSCHIRM DIREKT Fliegershop • Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld

Fliegen bei Hua Shan

REISEBERICHT CHINA

Fliegen im Reich der Mitte

Mit dem Kurzpackdrachen rund um Peking

TEXT UND FOTOS AMMAR ALGAN

Im Wohnzimmer liegt das rote Segel auf dem Teppich. Mit Acrylfarbe und Abflussrohren aus dem Bauhaus treffe ich die letzten Vorbereitungen für die lange Reise in das Reich der Mitte. Die goldenen Sterne in Form der Nationalflagge Chinas trage ich sorgfältig auf das ausgebreitete Segel auf. Damit der Drachen die lange Reise gut übersteht, verpacke ich die Rohre Stück für Stück mit Luftpolsterfolie in Abflussrohre. Das gesamte Paket misst am Ende in der Länge 180 cm. Die Reise kann beginnen!

Ankunft in Peking. Die Hauptstadt, einst Sitz des Kaisers und seiner Konkubinen, besteht heute aus einem Regierungsviertel mit 17 Millionen Einwohnern. Die Jahrhunderte unter der Herrschaft verschiedener Dynastien haben Peking wie kein anderes Land in seiner Vielfalt geprägt. Das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz bietet ein hohes Maß an Flexibilität und Ordnung. Mit dem Kurzpackdrachen kann ich problemlos die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Ein Ticket kostet 2 Yuan, umgerechnet 20 Cent. Mit einem Taxi könnte man auch zu günstigen Konditionen reisen. So auch an diesem Sonntag, an dem ich samt Ausrüstung zu einem Hotel fahre, das Treffpunkt ist für einen Weitertransport mit dem „Flying-Man Shuttle“. Es ist ein herrlicher Tag.

Vogelflug im fremden Land

Mit dem Bus der Flugschule fahren wir Richtung Norden, vor uns erstrecken sich die Berge. Der Anblick ist faszinierend und traumhaft schön. Auf dem Weg halten wir noch kurz an einem Restaurant, denn wir werden erwartet von einem Mr. Ma, der uns zum Mittagessen eingeladen hat. Danach geht’s weiter zu der Flugschule. Die Flugschule am Mangshan vom Flying-Man Club hat eine weiträumige Start- und Landewiese. Viele Piloten haben sich hier versammelt, um die thermischen Bedingungen des heutigen Tages zu nutzen. Nach einer kleinen mentalen Vorbereitungszeit fahren wir mit zwei Bussen zum 600 m hoch gelegenen Startplatz. Die Fahrt dorthin dauert ca. 25 Minuten. Zwei Pannen halten uns auf, einmal fällt ein Gleitschirm vom Dach des Busses, der ohne Befestigung nur raufgelegt war. Das zweite Mal müssen wir auf halber Bergstrecke umsteigen, weil die Autobatterie den Geist aufgegeben hat. Oben am Startplatz angekommen, packe ich meinen Drachen aus. Alle weiteren Piloten haben sich um mich versammelt und beobachten neugierig das Geschehen. Sie schauen auf ein „Mysterium“, sind voll gespannt, was ihr „Lehrer“ in Sachen Drachenfliegen ihnen beibringen könnte. Dann kommt der Start. Ich zögere etwas, dann laufe ich los. Nach wenigen Schritten trägt mich der Drachen und hebt mich in die Lüfte.

Mit Zuversicht versuche ich, die Thermik zu lokalisieren, vor lauter Aufregung gerate ich in den Lee-Bereich des Berges. Wie im Karussell geht es hoch und runter. Ich fliege zur Landewiese am Stauseedamm und lande neben einem Fahnenmast. Anschließend biete ich eine kleine praktische Übungseinlage für die neugierigen chinesischen Gleitschirmpiloten an.

Mit dem Drachenfliegen weckte ich bei vielen Menschen Neugierde, so dass ich viele neue Bekanntschaften schloss. Die Faszination, den Vogelflug in ein anderes Land zu tragen und die Menschen daran teilhaben zu lassen, bedeutet für mich sehr viel.

Einer anderes bedeutendes Erlebnis war die Begegnung mit einer Gruppe von Schulkindern. Nachdem die Kinder auf dem Hügel meinen Hängegleiter neugierig begutachteten, kamen wir ins Gespräch, mit Hilfe von Gestik musste ich meine chinesischen Sprachdefizite ausgleichen. Nach einem Hangflug mit einer anschließenden Feldlandung trugen die Kinder allesamt den Drachen auf den Hügel zurück.

Klima

Im Winter ist es in Peking sehr trocken, im März muss man mit Schneefall rechnen. Im Sommer ist es hingegen sehr warm und feucht. Aufgrund der hohen Luftfeuchtigkeit im Sommer regnet es oft stark. Fliegen kann man generell ganzjährig, von April bis Oktober ist das Klima am angenehmsten. Im Süden fällt die Temperatur während der Wintermonate nie

Landeplatz

Zhang und Ammar am Landeplatz Mangshan

Drachentransport in einem chinesischen Dorf

unter 10 °C. Auch hier ist die Luftfeuchtigkeit ganzjährig sehr hoch. Im Sommer ist es mit ca. 30 °C heiß. Die fast regenfreie Zeit ist hier im Dezember und Januar. Im Norden ist für die Wintermonate warme Winterkleidung erforderlich und im Sommer atmungsaktive Sommerkleidung. Da die Hotels, die von Ausländern besucht werden, alle klimatisiert sind, ist es empfehlenswert, auch einen Pullover oder eine Jacke mitzunehmen.

Flugmöglichkeiten

In China gibt es etwa 13 offizielle Fluggebiete. Etwa fünf befinden sich im Norden entlang der Bergketten, die z.T. auch an die chinesische Mauer angrenzen. Die restlichen Fluggebiete sind flächenmäßig gut verteilt.

Es gibt in China etwas mehr als 40 Clubs im Bereich des Ultraleicht-Flugsportes. Der Flying-Man Club hat seinen Sitz seit 1997 in Peking und zählt mittlerweile über 100 Mitglieder. Geflogen wird mit Trike, Motorschirm und Gleitschirm. Hängegleiter habe ich auf meinen Reisen keine gesehen, abgesehen von meinem eigenen.

Infos

Auch wenn keiner danach fragt, sollte man sicherheitshalber seine Lizenz und die IPPI-Card mit sich führen. Es ist zu empfehlen, sich mit den lokalen Flugschulen in Verbindung zu setzen. Englische Sprachkenntnisse sind von Vorteil, chinesische Sprachkenntnisse werden von den Einheimischen positiv aufgenommen. Die internationale Ländervorwahl für China ist 0089, ein Euro entspricht zehn chinesischen Yuan.
Ansprechpartner rund ums Fliegen in China ist Howard Yin, Kontaktmöglichkeiten per MSN: jetstream@sina.com oder per E-Mail:yinhongjun@gmail.com, http://wingchina.com

Mangshan

Eines der interessanten Fluggebiete nördlich von Peking ist Mangshan. Nach einer einstündigen Fahrt mit Auto oder Bus wird man von einem gewaltigen Berg, auf dessen Spitze eine Pagode in den Himmel ragt, empfangen. Das Gebiet rund um den Mangshan bietet sich bei nicht fliegbaren Bedingungen auch zum Wandern an. Den 530 m hohen Berg kann man durch den Forest Mangshan Park, der durch verschiedene Pagoden und historische Plätze führt, erklimmen. Ich habe mich am Eingang des Parks direkt zum Flugplatz des Flying-Man Clubs lotsen lassen, der sich direkt neben dem 13 Gräber Stauseedamm befindet. Ein riesiges Gelände mit Hangars, kleinen Wohneinheiten und einem weit ausgelegten Start- und Landeplatz direkt neben dem Ufer des Stauseedamms. Auf dem Mangshan gibt es insgesamt drei Startplätze, zwei Richtung Süden und einer Richtung Norden. Da die Startplätze nicht allzu breit sind, sollte man mit seinem Fluggerät etwas Geschick mitbringen, um beim Start nicht in den Bäumen zu landen. Vom Startplatz aus mit Blick in Richtung Süden liegt das 30 km entfernte Peking. Der offiziell genehmigte Umkreis für das Fliegen beträgt 5 km und bis zu einer Höhe von 1.200 m.

Flug über die große Mauer

Mr Yi Ruilong mit Bürgermeister

Jiufeng

Jiufeng, genannt auch Miaofeng San, befindet sich nordwestlich von Peking. Die Fahrt auf den 1.200 m hohen Berg dauert aus der City etwa 1 ½ Stunden. Der Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz beträgt 1.200 m. Die Bergkette erstreckt sich vom Norden zum Süden und hat eine Länge von 12 km. Gestartet wird in Richtung Osten. Streckenflüge entlang der Bergkette oder Richtung Westen sind möglich. Vom Startplatz aus mit Blick in Richtung Osten liegt ein kleiner Flugplatz, wo man landen kann. Eine Verbindungsstraße Richtung Osten führt in die City.

Simatai

Simatai, eines der wohl historisch bedeutendsten und schönsten Gebiete entlang der großen Mauer, befindet sich 120 km nordöstlich von Peking. Dieser Abschnitt der chinesischen Mauer grenzt an den damals strategisch wichtigen östlichen Pass der Mauer an und zeichnet sich aufgrund seiner steilen Passagen aus. Für einen gut trainierten, ambitionierten Piloten kann sich der letzte Aufstiegsabschnitt auf den 45 Grad steilen Hang leicht gestalten. Mittels einer Seilbahn kann man auf den 300 m höher gelegenen Mauerabschnitt gelangen, vorausgesetzt, man reist gemeinsam mit anderen Fliegern aus dem Club. Gestartet wird in Richtung Süden. Bei geeigneten Windbedingungen sind hier stundenlange Flüge entlang der Mauer möglich. Ein Ausblick auf den Verlauf der Mauer, den man sich (als Pilot) nicht entgehen lassen sollte. Der Landeplatz ist klein und nicht allzu breit. Der Endanflug muss deshalb passen, daher ggf. vor Ort noch einmal informieren.

Chicheng Chaoyang Cliff

Eines der wohl spektakulärsten Fluggebiete sind die Felsen von Chaoyang nördlich von Peking. Ganze drei Stunden dauert die Fahrt mit dem Auto dorthin. Man durchfährt Yanqin, Jiuxian und zuletzt Houchengzi, bis man die gewaltigen Felsen erblickt. Am Fuße des Berges kann man im Hotel einen Jeep für die Auffahrt mieten. Kostenpunkt: 20 € bis max. 4 Personen. Für engagierte Abenteurer lässt sich der Berg auch zu Fuß in weniger als einer Stunde erklimmen. Die Klippen sind ein fantastisches Gebiet und zeichnen sich durch starke thermische Bedingungen aus. Der Temperaturunterschied zwischen Tag und Nacht liegt bei 18 °C. Startmöglichkeiten in Richtung Süden, Südosten und teilweise auch Westen. Die darunterliegenden Kornfelder bieten sich wunderbar als Landeplatz an. Für gute Piloten ist auch Toplanden möglich. Im Frühling und Sommer sind Flughöhen von 3.000 m keine Seltenheit. Die beste Flugzeit für dieses Gebiet ist zwischen Mai und Oktober.

Anzeigen

NEUES FLUGGEBIET IN DER TÜRKEI

Fliegen wie die tanzenden Derwische

Türkische Fluggebietseinweihung und Thermik vom Feinsten

TEXT UND FOTOS KLAUS HAEGLER

Aus den großen Lautsprecherboxen quälen sich abgehackte Soundfetzen. Nach mehreren erfolglosen Versuchen die Tontechnik in den Griff zu bekommen, fasst sich einer der anwesenden Politpromis ein Herz und schon schallt die türkische Nationalhymne vielstimmig acapella über den frisch planierten Startplatz. Es folgen Ansprachen und Glückwünsche von Provinzgouverneur, Bürgermeister, Sport- und Tourismusmanagern sowie die Ehrung einiger ausländischer VIPs (Very Important Pilots) und schließlich ist das neue Fluggebiet bei Beysehir in der Provinz Konya offiziell eröffnet.

Die anwesenden Fernsehteams, die Presse, gut 50 Fotografen des gleichzeitig stattfindenden Amateurfotografenfestivals und einige einheimische Familien erwarten nun klickbereit den Start der 25 anwesenden Piloten. Doch das bunte Fliegervolk lümmelt untätig im Schatten des Pavillons herum – es herrscht Rückenwind. Knapp 3 Stunden später werden die Ausharrenden mit den ersten Starts und zügiger Überhöhung belohnt. Der Bitte der Organisatoren folgend, landen wir im Park der 6 km entfernten Stadt und werden dort herzlich beklatscht und dutzendfach abgelichtet.

Bürokratie

Im Vergleich mit hiesigen Bürokratiehindernissen hat es nur beneidenswerte 6 Monate gedauert, um von den ersten Vorgesprächen und Planungen an ein ca. 2.000 qm großes Startareal mit einer neuen 3 km langen Zufahrtsstraße zu präparieren. Für uns Erstbeflieger steht der ortsansässige Offroad-Club mit 10 Geländewagen bereit und wir werden von allen möglichen Landeplätzen umgehend zurückgeholt. Einmal außerhalb deren Sichtweite gelandet, hält aber sofort der erste vorbeikommende Fahrer an und will mich unbedingt zu meinem Wunschziel bringen, obwohl es nicht auf seiner Route liegt.

Gebietsinformation

Anreise: Flug nach Antalya, 240 Straßenkilometer nach Beysehir
Startplatz: Yakamanastir, 6 km von der Stadt entfernt; einfach
Startrichtung: N-NW (eingeschränkt NO)
Starthöhe: 1.650 m
Höhendifferenz: 450 m
Landeplätze: 1.200 m, rechts am Fuß des Berges oder in Ufernähe; einfach
Unterkunft: Naturcamp Yakamanastir – großzügiger Zeltplatz mit 2 schönen Häusern (bis zu 8 Personen) und Restaurant, direkt 250 m unter dem Startplatz
Diverse Hotels und Pensionen in Beysehir
Kontakt und Organisationshilfe: Murat Çakmak, Antalya murat.cakmak69@hotmail.com, Gruppenbetreuung möglich

Zuschauerinnen am Startplatz

Blick auf die Landschaft

Fluggebiet

Das Fluggebiet etwa 3 Autostunden nordöstlich von Antalya verspricht viel Potential. Wir erreichen an einem Tag fast 4.000 m, da wird es selbst im August schon zapfig kalt - besonders wenn man auf 1.650 m bei ca. 30° mit leichter Kleidung gestartet ist. Streckentechnisch kann man sich sowohl an diversen Bergketten entlang hangeln oder auch über die thermisch aktiven Ebenen das Weite suchen. Unser Hauptlandeplatz liegt seitlich am Fuß des Berges an einer Wegkreuzung, von der aus wir in 15 Minuten wieder am Startplatz sind. Wenn man aber an die Badehose gedacht hat, bieten sich auch einige Uferflächen an und verlocken zum Sprung in den flachen und daher sehr warmen See. Da im August fast alle Felder schon abgeerntet sind, fliegen wir nach Lust und Laune kreuz und quer und landen wo es uns verkehrstechnisch sinnvoll erscheint. Das Gebiet ist, mit Rücksicht auf saisonabhängig lebhafte Thermik, uneingeschränkt anfängertauglich.

Gastfreundschaft

Die überwältigende türkische Gastfreundschaft begegnet uns an jeder Ecke. Offenherzig und neugierig sind die Einheimischen trotz mancher Sprachbarriere immer sofort hilfsbereit. Und obwohl wir uns in ländlicher Provinz befinden, fühlen wir eine weltoffene Toleranz. So plaudert die türkische Bikinischönheit ausgelassen mit einer schwarz gekleideten Kopftuchträgerin. Dies liegt wohl auch an der in der Provinz Konya beheimateten Lehre des Mevlana. Diese islamübergreifende Philosophie des Sufismus basiert auf Pazifismus, Liebe und Harmonie und lädt religionsunabhängig zum Austausch ein. Von den Sufis wird – auch für interessierte Touristen zugänglich – der Tanz der Derwische praktiziert. Nach Eingangs- und Begrüßungsritual wird unter musikalischer Begleitung auf dem Punkt meditativ und tranceähnlich gedreht. Und dieser Symbolik folgend suchen auch wir konzentriert die Mitte der Thermik und lassen uns meditativ kreisend höher und höher tragen ...

Reiseplanung

Sinnvoll ist es, die Reiseplanung als Rundtour anzulegen mit den unterschiedlichsten Fluggebieten an der Küste, wie Klippensoaring in Antalya (Falez – nur mit lokaler Absprache), Küstenfliegen in Alanya, Kas, Adrasan oder Olimpos. Kein allzu großer Umweg ist der flugtechnisch noch unerschlossene, aber thermisch umso reizvollere Berg Karadag bei Karaman (Region der 1001 Kirchen) mit diversen schwierigen Startmöglichkeiten vom Weg oder von leicht verblockten Grashängen aus (wichtig: kurze Anmeldung bei der Militärstation). Wer 2 Wochen oder mehr zur Verfügung hat, sollte sich das faszinierende Kappadokien mit seinen beeindruckenden Felsformationen und Höhlenwohnungen nicht entgehen lassen.

UFly EN/LTF B
Jetzt Probefliegen!
NEU
fly higher
USP EN/LTF D
Maßstab in der Serienklasse
...auch als Fullrace
fly faster
U4 2010 COMPETITION
Der ultimative Wettkampfschirm
fly aircross
AIR CROSS
high performance gliders
info@aircross.eu
Tel.: +49 (0) 5321 317 52 39
www.aircross.eu

GO FURTHER. GIN

Some of us follow the crowd,
some of us go our own way,
some of us fly paragliders,
some of us fly GIN.

tribe EN-C LTF 2

sprint EN B LTF 1-2

bolero4 EN A LTF 1

GIN-Gleitschirme: Man fühlt den Unterschied

Pitchstabilität ist der Schlüssel zu mehr Leistung und Komfort!
Ein GIN- Gleitschirm mit optimaler Leistung, insbesondere in bewegter Luft und bei Gegenwind, hilft dem Piloten entspannter und zugleich leistungsstärker zu fliegen.

www.gingliders.com

GIN Partner Deutschland
GLEITSCHIRMSCHULE TEGERNSEE GMBH · www.gleitschirmschule-tegernsee.de | SKY TEAM PARAGLIDING · www.sky-team.de
OASE FLUGSCHULE PETER GEG GMBH · www.oase-paragliding.de | SÜDDEUTSCHE GLEITSCHIRMSCHULE · www.einfachfliegen.de

GIN Partner Österreich
FLUGSCHULE STEIERMARK · www.flugschule-steiermark.at | FLUGSCHULE TERNBERG · www.flugsport.com
FLIGHT CONNECTION ARLBERG · www.fca.at | FLUGSCHULE AUFWIND · www.aufwind.at

dhv-jugend.de

DHV-JUGEND

Wieder was los im Zillertal

Eine Woche Jugendbasecamp in Tirol

TEXT DAVID SEREN **FOTOS** NIKOLAUS KURCZ

Als am Abend im Juli 2010 im idyllischen Alpenort Mayrhofen die Sonne untergeht, ist alles noch ruhig und wie immer. Doch die Stille trügt. Bereits am nächsten Tag wird sich eine Veränderung vollziehen, die neben dem „Käse mit Musik“ ein zweites Highlight in das Tal zwischen Innsbruck und den Hintertuxer Gletscher bringt. Es ist der Tag, an dem der FunCup der DHV-Jugend bereits zum dritten Mal in Folge sein Gastspiel beginnt. Im Laufe des Samstags werden neben dem großen Gemeinschaftszelt der DHV-Jugend noch diverse kleinere Zelte und auch einige Campingbusse am Rande der großzügigen Landewiese am Gasthof „Brugger-Stube“ Stellung beziehen und sie für eine Woche in Beschlag nehmen.

Streckenfliegen und Abgleiten

Dieses Camp dient den 33 Teilnehmern als Basislager für ihre Aktivitäten. An den fliegbaren Tagen wird von hier aus morgens der Linienbus in Richtung Melchboden bestiegen. Von der Endhaltestelle ca. 1.400 m über dem Talgrund aus starten die Piloten dann ihre jeweiligen Flugaufgaben. Die Bandbreite an Pilotenkönnen reicht von Flugscheinfrischling bis Wettkampfveteran und so fallen die selbst gesteckten Ziele recht unterschiedlich aus. Einige genießen den langen Abgleiter zurück zum Camp, andere trainieren ihre Thermikkreise, wieder andere versuchen sich daran, möglichst das gesamte Tal entlang zu fliegen. Zudem nimmt ein Teil der Gruppe an einer exklusiven B-Schein-Schulung der Flugschule Zillertal teil und nutzt somit ein attraktives Zusatz-Angebot des Events.

Super Stimmung

Wer will, fährt mittags noch einmal mit dem Bus zum oberen oder mit Privat-PKWs zum unteren Startplatz und macht einen zweiten Flug. Die anderen bleiben im Tal und nutzen einen Teil der Landewiese zum Verbessern ihrer Schirmkontrolle beim Groundhandling. Abends findet sich stets noch eine Gruppe, die mit der Ahorn-Bahn auf den gleichnamigen Berg am Talende fährt, um von dort aus einen abschließenden Flug zu machen. Den meisten gelingt es von dort aus direkt oder mit „Umweg“ über gemütliches Soaring zurück zum Camp zu fliegen und am bereits eingeheizten Gemeinschaftsgrill einzulanden. Hier wird dann bis spät in die Nacht verweilt und bei Grillwurst und Landebier dem Fliegerlatein der anderen gelauscht. An Tagen, die nicht zum Fliegen genutzt werden, entwickelt sich rasch eine Fülle von Alternativ-Angeboten. So werden Radtouren unternommen, kleinere Wanderungen gemacht und die Staumauer eines Speichersees bestaunt. Es wird ein Silberbergwerk besucht, Innsbruck besichtigt und die Erlebnistherme in Fügen unsicher gemacht. Trotz des durchwachsenen Wetters kommt somit nie schlechte Laune oder Langeweile auf und die Woche vergeht – mal mehr, mal weniger wörtlich – wie im Flug.

Gelungener Event

Die Jugend kann also auf ein weiteres gelungenes Event im Zillertal zurückblicken. Sicherlich konnten auch hier wieder neue Stammgäste für die kommenden Veranstaltungen der DHV-Jugend gewonnen und alte Hasen darin bestärkt werden, diese weiterhin zahlreich zu besuchen.

Nähere Informationen zur Arbeit der DHV-Jugend und den Veranstaltungskalender gibt es unter www.dhv-jugend.de. Die Termine für die Events 2011 werden bis Anfang 2011 bekannt gegeben.

TESTFLÜGE DES DHV

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Harry Buntz
Prüfer für GS, GS-Gurte

Bernhard Stocker
Prüfer für GS

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

GLEITSCHIRM

Klasse	Beschreibung der Flugeigenschaften	Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönnens
A	Gleitsegel mit einem Maximum an passiver Sicherheit und einem extrem verzeihenden Flugverhalten. Gute Widerstandsfähigkeit gegen abnormale Flugzustände.	Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.
B	Gleitsegel mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände.	Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.
C	Gleitsegel mit mäßiger passiver Sicherheit und mit potenziell dynamischen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug kann präzisen Piloteneingriff erfordern	Für Piloten, die das Ausleiten abnormaler Flugzustände beherrschen, die „aktiv“„ und regelmäßig fliegen und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem Gleitsegel mit reduzierter passiver Sicherheit verstehen.“
D	Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und potenziell heftigen Reaktionen auf Turbulenzen und Pilotenfehler. Die Rückkehr in den Normalflug erfordert präzisen Piloteneingriff	Für Piloten, die über viel Übung im Ausleiten abnormaler Flugzustände verfügen, die sehr aktiv fliegen, die signifikante Erfahrungen in turbulenten Bedingungen gesammelt haben und die die möglichen Konsequenzen des Fliegens mit einem solchen Gleitsegel akzeptieren

e = Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.
g = Gleitsegel wurde mit speziellem Gurtzeug mustergeprüft und darf nur mit diesem Gurtzeug betrieben werden, da ansonsten die Lufttüchtigkeit nicht gegeben ist.
e und g sind Zusatzbezeichnungen zu den Klassifizierungsangaben.

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 TESTBERICHT LTF 2009 - JOIN'T 2 - DHV GS-01-1913-10

Klassifizierung B

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Inhaber der Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
Musterprüfdatum: 19.09.2010
Angewandte Prüfrichtlinien: LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005

Betriebsgrenzen

Startgewicht: 140 - 225 Kg
Sitzzahl: 2
Windenschlepp: Ja
Nachprüfintervall: 24Mo / 200h
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger: Nein
Trimmer: Ja
Projizierte Fläche: 34.8 m2
Gewicht (ohne Packsack): 9.3 Kg
Material Obersegel: NCV 9092 E85A / 9017 E68A
Material Untersegel: Dominico DOKDO N20MF
Leinenmaterialien Stammleinen 1: Liros NTSL 350, Stammleinen 2: Liros NTSL 200
Stockwerk 1: Liros NTSL 200, Stockwerk 2: Liros TSL 280, Stockwerk 3: Liros TSL 190, Stockwerk 4: Liros PPSL 120

Verhalten bei	min. Startgewicht (140kg)	max. Startgewicht (225kg)
Füllen/Starten	A	A
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen	Gleichmäßiges, einfaches und konstantes Aufziehen
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein
Landung	A	A
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	A	A
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	A	A
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	Größer als 65 cm	Größer als 65 cm

Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	A	A
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Bis 12 m/s	12 m/s bis 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	A	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls	A	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 30° bis 60°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt
Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75%	B	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	A	A
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudelneigung bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudelneigung bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	B	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°

Ohren anlegen im beschleunigten Flug - Nicht durchgeführt, weil kein Beschleuniger vorhanden

Verhalten bei der Ausleitung von Steilspiralen	A	A
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	14	14
Alternative Methode zur Richtungssteuerung	A	A
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	Ja
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	Nein

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

COMBAT L13 07 LW -DHV 01-0451-10

DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 111 Kg - 141 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

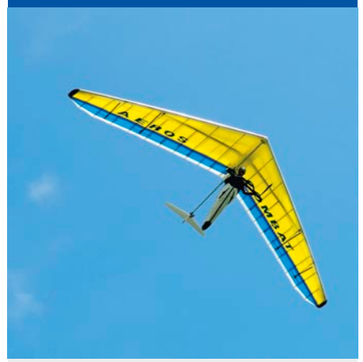
TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	85	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

COMBAT L14 07 LW - DHV 01-0452-10

DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 123 Kg - 146 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	80	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

COMBAT 12,8 09 GT - DHV 01-0453-10



DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 95 Kg - 131 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	32	30
V max (km/h)	85	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

COMBAT 13,2 09 GT - DHV 01-0454-10

DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 111 Kg - 141 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	85	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

COMBAT 13,7 09 GT - DHV 01-0455-10

DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 111 Kg - 141 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	85	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

COMBAT 14,2 09 GT - DHV 01-0456-10

DHV Testbericht HG
Hersteller AEROS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüfung Aeros Sails GmbH
Klassifizierung 3
Startgewicht 123 Kg - 146 Kg
Sitzzahl 1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 90 km/h
Windenschlepp Ja
UL-Schlepp Ja

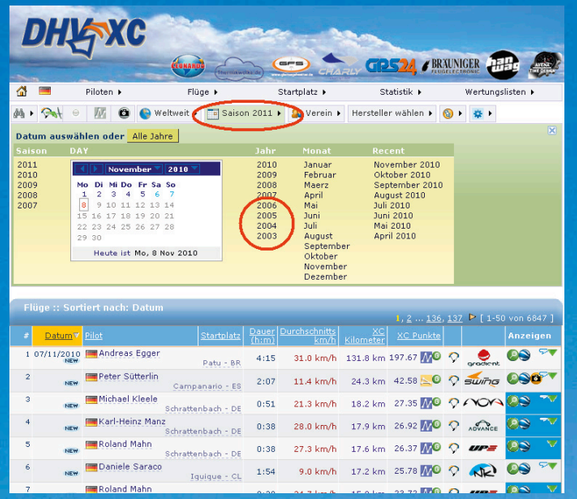
TECHNISCHE MERKMALE		
Trimmvorrichtungen VG		
Art des Steuerbügels profiliert		
Steuerbügelbasis Speedbar		
Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, Höhenleitwerk		
BODENHANDLING UND START	**VG 33%**	**2**
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**VG 0%**	**VG 100% 3**
V min (km/h)	31	29
V max (km/h)	80	>90
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität
KURVENHANDLING		**3**
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		**3**
Geradeausflug - Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	nickt ab	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich
LANDUNG	**VG 33%**	**2-3**
Ausschwebestrecke	lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV-XC

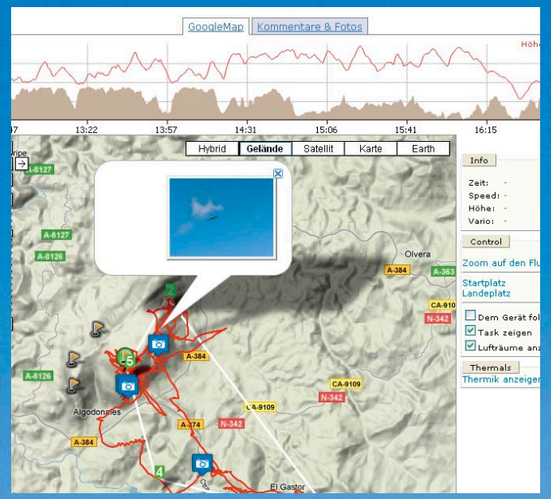
Deutsche Streckenflug-meisterschaft 2010

Interviews mit den Siegern 2010 und technische Neuigkeiten im DHV-XC

TEXT RICHARD BRANDL



Screenshot 1: Jetzt auch die Jahre 2003 bis 2006 als Archiv zur Auswahl



Screenshot 2: Fotos sind einem Track zugeordnet und mit einem Klick zu öffnen

FOTO MARTIN SCHEEL

Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 ist mit Rekordzahlen beendet (über 60.000 eingereichte Flüge im DHV-XC), die Sieger wurden im Rahmen des DHV-XC-Sportlertages in Leipzig geehrt. Viele werden sich bei dem einen oder anderen Namen gefragt haben, wer ist denn das oder wie hat er das dieses Jahr wieder mal geschafft. Deshalb haben wir den Gewinnern in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft und im Deutschlandpokal Fragen gestellt. Diesmal wollten wir von jedem der neun nicht immer das Gleiche, sondern unterschiedliche Einzelheiten zur Person oder zum fliegerischen Erfolg wissen.

Neuerungen im DHV-XC

Zu Beginn der neuen Saison 2011 gab es wieder einmal einige technische Neuerungen. Eine tolle Nachricht, alle Flüge der Jahre 2003 bis 2006 aus dem OLC konnten als Archiv in den DHV-XC übernommen werden. Einfach auf der Startseite oben das Jahr auswählen und ihr findet die Flugliste nach Datum sortiert. Archiv bedeutet, es gibt für diese Jahre keine Wertungslisten, ansonsten findet ihr die Flüge aber in eurer persönlichen Statistik, falls ihr aktuell im DHV-XC als teilnehmender Pilot angemeldet seid. Mit der Übernahme der 30.000 Flüge wird der DHV-XC als weltweit größter Online-Streckenflugwettbewerb weiter vervollständigt, außerdem haben viele Piloten jetzt auch ihre früheren Flüge zentral gespeichert und für die persönliche Fluganalyse erfasst. *Screenshot 1.*

Seit einiger Zeit werden im DHV-XC hochgeladene Fotos mit Symbol auf dem Flugtrack in der Karten-, Gelände oder Satellitendarstellung der Flugdetailseite angezeigt. *Screenshot 2.* Die zeitliche und örtliche Zuordnung erfolgt automatisch entweder über GPS-Positionsdaten, wenn die Bilder mit einer entsprechend ausgerüsteten Kamera gemacht wurden (Geotagging), oder über die in der jpg-Datei von der Kamera zugeordnete Uhrzeit (falls vorhanden). Wenn die automatische Zuordnung nicht stimmt oder mangels Daten nicht passiert, kann man die jpg-Bilddatei mit einem entsprechenden Programm mit GPS-Daten versehen (picasa, Google Fotoverwaltungs-Software) oder auch manuell mit einer korrekten Uhrzeit „nachrüsten". Gerade nicht richtig eingestellte Uhrzeiten an den Kameras sind nämlich eine häufige Fehlerquelle bei der Zuordnung der Fotos. Außerdem wird es zukünftig die lange erwartete Kommentarfunktion geben, mit der jeder Teilnehmer im DHV-XC den Flug eines anderen Piloten kommentieren kann. Diese Funktion muss für jeden Flug frei gegeben werden. Wer also keine Kommentare mag, der lässt diese für seine Flüge (oder auch nur für bestimmte davon) einfach nicht zu. Damit gibt es praktisch eine kleine Blogfunktion für jeden Flug im DHV-XC.

Wie jedes Jahr haben wir uns eure Wünsche und Vorschläge genau angeschaut und vieles, was in einem vertretbaren Rahmen machbar war, auch schon umgesetzt. Anderes wartet noch auf eine technische Lösung. Wir freuen uns über jedes Feedback aus den Reihen der Teilnehmer, wenn ihr also Wünsche und Anregungen habt, einfach eine Mail an:

auswerter@dhv.de
admin@dhv.de

DHV-tv
www.dhv.de

Daniel Tyrkas

Deutscher GS-Streckenflugmeister Offene Klasse

1. Daniel, Du bist schon wieder Deutscher Meister in der Offenen Klasse im Gleitschirm-Streckenfliegen geworden. Große Aufgaben werden in wenigen Fluggebieten auf den immer gleichen Wegen geflogen. Warum führt Dich Deine Routenwahl oft abseits der ausgetretenen Pfade?

Gerade das macht ja auch den Reiz des Streckenfliegens aus. Neues zu erkunden, neue Landschaften, neue Herausforderungen, neue Abenteuer. Und die ausgetreten Pfade müssen ja nicht immer die besten oder schnellsten sein. Eventuell kann man von einem anderen Berg weiter fliegen (Deutschlandflug vom Wank), oder auf einer alternativen Route schneller sein (und damit weiter fliegen, FAI vom Speikboden). Um das zu verifizieren, muss man es dann allerdings auch ausprobieren. Das kann sehr frustrierend sein, wenn es nicht klappt, aber auch sehr glücklich machen, wenn es funktioniert. Wer nicht wagt, der nicht gewinnt ;-).

2. Was hat ein mehrfacher Deutscher Meister, der im Streckenfliegen alles erreicht hat, für die Saison 2011 für Ziele?

Gerne möchte ich, wie auch 2009 und 2010, wieder die Deutsche Gesamtwertung gewinnen. Mit dem 5. Platz in der weltweiten Wertung (Xcontest) bin ich auch sehr zufrieden, aber da wäre noch Luft nach oben :-). Ein 240-250 km FAI zu fliegen oder gar noch weiter wäre auch toll. Oberstes Ziel sind aber viele schöne Flüge mit guter Landung.

Clemens Christ

Deutscher HG-Streckenflugmeister Starrflügler

1. Clemens, in der Saison 2008 warst Du beim DHV-XC bereits auf dem 2. Platz. Dieses Jahr kannst Du zum ersten Mal den Titel des Deutschen Meisters der starren Drachen im Streckenfliegen feiern. Gratulation! Bei vielen Deiner weiten Strecken warst Du über 7 Stunden in der Luft, einmal sogar fast 9 Stunden. Was machst Du, um so lange Zeit konzentriert zu bleiben?

Ich glaube, dass die allgemeine Fitness die größte Rolle für die Konzentrationsfähigkeit bei langen Flügen spielt. Mein Verstand sagt, ich könnte hier mehr tun. Laufen und Radeln schaffe ich nicht immer regelmäßig. Krafttraining, speziell für die Rückenmuskulatur wäre sinnvoll, aber für mich ein mentales Problem. Viel Fliegen als Training wäre super, ist zeitlich aber nicht drin. Trinken und hochkalorische Nahrungsaufnahme während eines langen Fluges kann ich aus medizinischer Sicht nur empfehlen, allerdings halte ich mich nicht daran, da ich problemlos ohne auskomme. So muss wohl jeder selbst herausfinden, was für ihn am besten ist.

2. Du bist ein erfolgreicher Unfallchirurg. Hast Du oft fliegende Patienten, bzw. findest Du, dass Drachen- oder Gleitschirmfliegen ein gefährlicher Sport ist?

Natürlich begegnen mir auch einige Fliegerkollegen als Patienten. In den letzten Jahren sehr viel mehr Gleitschirmpiloten/innen. Diese bekanntermaßen oft mit Wirbelfrakturen. Natürlich sind dies schwerwiegende Verletzungen und so kann man durchaus den Schluss ziehen, dass wir einen gefährlichen Sport betreiben. Allerdings ist Fußball in der Häufigkeit der Verletzungen sehr viel öfter vertreten. Wenn man die gravierenden Auswirkungen eines kaputten Kniegelenkes auf Sport und Beruf kennt....

Ich möchte im Vergleich nicht verharmlosen, aber mir persönlich gefällt gut, dass die Fremdgefährdung in unserem Sport eine deutlich geringere Rolle spielt als in Mannschaftssportarten oder im Straßenverkehr. Die Gefahr, unschuldig in eine Kollision verwickelt zu werden, ist gering. Der Großteil der anderen zu Unfällen führenden Ereignisse hätte, zumindest in der Nachbetrachtung, durch den Piloten erkannt und vermieden werden können. Das eine oder andere Quäntchen Glück war auch bei meiner Lernkurve hilfreich und genau das wünsche ich allen Fliegerkolleginnen und –kollegen.

Christian Kühnhauser

Deutscher GS-Streckenflugmeister Tandem

1. Christian, Du bist Deutscher Streckenflugmeister im GS-Tandemfliegen. Bist Du mit diesem Ziel am Anfang der Saison an den Start gegangen?

Ganz ehrlich gesagt, ja! Ich bin hausieren gegangen um einen Hersteller, der mich unterstützen würde, wenn ich mich auf die Tandemmeisterschaft konzentriere. Somit habe ich heuer fast keine Soloflüge gemacht und war hauptsächlich mit dem Doppelsitzer unterwegs. Meinen eigentlichen Schirm für die Meisterschaft hatte ich dann erst Ende Mai, dafür war ich damit aber umso mehr zufrieden. Dass es wirklich für den Titel gereicht hat, hat mich doch sehr gefreut, weil ich wusste, dass es verdammt schwierig werden würde mit einer starken Konkurrenz wie Staudacher und Co. Ich verdanke auch viel meinen Passagieren Maxi, Hansi, Bene und Walter, die sich immer wieder Zeit genommen haben, wenn die Meisterschaft gerufen hat. Vielen Dank auch an Anna und Ulli, die auch mir dafür die Zeit gegeben haben.

2. Du reichst fast nur Tandemflüge im DHV-XC ein. Bist Du auch solo unterwegs? Was unterscheidet für Dich Streckenfliegen mit dem Solo- oder Tandemschirm?

Wenn man die Saison 2010 betrachtet, ist das wahr. Ich habe jedoch in den vorangegangen Jahren jeweils in der Sportklasse mitgekämpft und 2008 einen Top 10 Platz erreicht und letztes Jahr Top 20. Wenn man allerdings Meister werden will und so wenig Zeit zum Fliegen hat wie ich, dann muss man sich für eine Disziplin entscheiden. Es macht beides auf seine Weise einen Riesenspaß. Solo ist man eins mit den Elementen und der Natur, da kommt es nicht selten vor, dass sich ein perfekter Flow einstellt, der einen besonderen Eindruck hinterlässt und von dem man noch lange zehren kann, wenn man im Büro sitzt. Mit dem Tandem ist es einfach was Besonderes, wenn man das Erlebnis teilen kann. Es glaubt einem doch sonst keiner, wie es ist, wenn man mit einem Steinadler in der Thermik kreist. Es ist irgendwie noch reizvoller für mich, wenn ich weiß, dass ich jemandem eine ganz besondere Freude mache, da alle meine Copiloten Nichtflieger sind. Das Grinsen eines Passagiers nach der Landung nach einem schönen Flug ist unbezahlbar.

Christin Kirst

Deutsche GS-Streckenflugmeisterin Damen

1. Christin, Du bist Newcomerin und hast gleich mit einer Rekordpunktzahl und großem Abstand die Damenwertung der Gleitschirme gewonnen. Wo hast Du Dich die letzten Jahre versteckt? Erzähl uns etwas von Dir.

Ich hab meine große Liebe in der Silvesternacht 2003/2004 gefunden. Er hatte damals schon einen Tandemschein und eine der ersten gemeinsamen Aktionen war eben zusammen fliegen zu gehen. Es hat dann nicht mal bis März gedauert, als ich selbst das erste Mal einen Schirm am Übungshang aufgezogen hab. Dann gab's erst mal außer Fliegen gar nichts mehr (was hat sich eigentlich zu heute geändert?). Im ersten und zweiten Jahr sind wir noch viel zusammen Tandem geflogen, das kann ich jedem nur empfehlen, der einen Streckenflieger findet, der sich erbarmt, einem sozusagen Liveunterricht zu geben. Helmut hat mir alles erklärt, warum's an einer Stelle runter geht und an der anderen rauf. Später sind wir dann gemeinsam auf Strecke gegangen, ich immer hinter ihm her, mit meinem kleinen 1-2er. Er hat manchmal schon recht lang einparken müssen, bis ich auch da war. Du merkst, ich hatte also so eine Art privaten Streckenlehrer, ist auch für die Beziehung ganz gut, wenn man die komplett gleichen Ambitionen in der Freizeit hat. Die Probleme, die meine zumeist männlichen Kollegen mit der Familie daheim haben, habe ich überhaupt nicht.

Die ersten 100 km bin ich, glaub ich, 2006 geflogen, das war so ein persönliches highlight, dann mal das Chiemgau-Dreieck bis vor die eigene Haustür in Übersee. Wie gesagt, ich wollte immer nur für mich selber fliegen, mir meine eigenen Aufgaben stellen, diesen oder jenen Berg von oben sehen, oder vom Mölltal hinten wieder rauskommen. Langsam fingen dann die Fliegerspezl an, ich soll doch mal anfangen, Flüge einzureichen. Aber dann wären wir an dem einen Tag, wo es mal ging, nicht „nur" von der Hochplatte auf die Fraueninsel geflogen, man hätte es der Punkte wegen weiter probiert. Dabei waren gerade diese Flugerlebnisse ganz besonders, irgendwo toplanden, zum Familienkaffee per Gleitschirm anzureisen oder eben diese Landung mit meinem Freund auf der Fraueninsel im Chiemsee.

Im Frühjahr hab ich genauso weitergemacht, statt ins Pinzgau bin ich lieber die Leoganger entlang geflogen, da war ich noch nicht, die wollte ich sehen. An dem einen Mittwoch vom Hochfelln waren wir ja nur eine kleine Truppe, die zu Fuß hochgegangen ist. Da wollte ich dann irgendwie dabei bleiben, auch das fliegen, was die Jungs fliegen. Als dann das Ergebnis abends feststand, hab ich beschlossen, ich probier's mit dem DHV-XC, mal sehen, was geht. Die ersten zwei Flüge im Antholzer Tal gingen nicht so gut, der dritte war dann der Traumtag. Am Startplatz habe ich noch den Oliver Teubert und Torsten Hahne gefragt, was ich heute falsch machen könne. Sie haben schmunzelnd geantwortet: „Nur nicht landen gehen, heute kannst du sonst nichts falsch machen". Also ging's los, über den Staller Sattel nach Nordosten, weil ich ja immer ein bissl langsamer bin als die Buben, bin ich etwas früher umgedreht, um den Anschluss an die Gruppe nicht zu verlieren.

Zurück am Antholzer Tal entlang, über das Tauferer Tal an die Rennstrecke Pustertal. Das kannte ich schon vom Vorjahr. Mein Etappenziel war, die Mautstelle Sterzing von oben zu sehen. Erledigt - weiter: Dann kam der Talsprung hinüber zur Lüsenalm, vor der jeder Respekt hat, weil man die schwachen Thermikquellen nicht so gut am Relief erkennen kann. Ich hab mich also auf eine Geduldsprobe eingestellt und bin ganz mucksmäuschenstill an dem Höhenzug entlang geglitten, bis ich auf einmal ins Steigen komme,

langsam immer besser, immer stärker piepst das Vario. Glück gehabt! Auf über 3.500 m treffe ich Torsten Hahne und wir jauchzen und schreien uns zu, was für ein herrlicher Tag. Gemeinsam fliegen wir Richtung Dolomiten los, Torsten biegt weiter Richtung Süden ab, ich gehe auf Sicherheit und fliege zum Kreuzkofel. Die markante Wand habe ich mir auf Google Earth angeschaut und gleich erkannt. Trotzdem bin ich dort dann fast abgesoffen. Das war das letzte Mal, alle Konzentration zusammen nehmen, jedes Fitzelchen Steigen erkennen, zentrieren, noch ein bisschen höher, noch ein Stückl weiter. Als ich dann auf den Kronplatz zu meiner Linken runter schau und weiß, dass ich jetzt ins Antholzer Tal gleiten kann, da kam zum ersten Mal der Gedanke, jetzt hab ich's geschafft, jetzt bin ich auf dem ersten Platz. Am Landeplatz sind wir uns alle in den Armen gelegen, viele haben ihre persönlichen Rekorde geflogen an dem Tag. Als Letzter kam Oli Teubert mit seinen unglaublichen 230 km!

2. Du hast auch in der Gesamtwertung eine sehr gute Platzierung erreicht. Siehst Du Dich als Frau im Nachteil gegenüber Deinen männlichen Konkurrenten?

Zu Deiner zweiten Frage fällt mir nicht so viel ein. Ich weiß nicht, ob man mit kleineren Schirmen benachteiligt ist, Achim Warbruck fliegt ja auch seit Jahren vorn mit und Didi Siglbauer hatte auch zwischendrin mal einen XS Schirm. Nein, ich glaub' wir Frauen sind einfach von Natur aus vorsichtiger, eben auf Kinder Beschützen und Großziehen gepolt. Macht aber auch nichts, das Wichtigste ist doch, dass es ein Sport ist, den Frauen und Männer gleichermaßen ausüben können. Fliegen findet viel im Kopf statt, sich ganz und gar auf ein Ziel zu konzentrieren trainiert man beim Gleitschirmfliegen ganz enorm. Das war auch das Gute am DHV-XC. Man hatte ein Ziel, und ich hab mich sicher das ein oder andere Mal ein bisschen mehr zusammengenommen, um die Punkte zusammenzufliegen.

Oliver Teubert

Deutscher GS-Streckenflugmeister Sportklasse

1. Oliver, Du bist Deutscher Meister mit dem Gleitschirm in der Sportklasse und zugleich Dritter in der Offenen. Wie kommst Du zu dieser enormen Leistungssteigerung?

So enorm empfinde ich die Leistungssteigerung gar nicht. Zumal insgesamt das Niveau in der Sportklasse von Jahr zu Jahr ansteigt. Mit entscheidend ist, dass ich dieses Jahr mental stärker war, man könnte auch sagen im Kopf fitter. Dabei ist auch wichtig, dass meine Frau Sissi hinter mir steht. Sie versteht zwar nicht unbedingt meine Motivation, doch lässt sie mich ohne Vorwürfe weg und teilt die Freude über schöne Erlebnisse und Erfolge.

Seit ich mit dem Streckenfliegen begonnen habe, lerne ich kontinuierlich dazu. Mal schneller, mal langsamer. Der Erfolg ist allerdings nicht so linear, es gibt immer mal auch Rückschlage, so wie letztes Jahr, als ich mich mit dem C3 nur auf die offene Klasse konzentriert und damit etwas zu hoch gepokert habe. In dieser Saison war mir zuerst die Sportklasse wichtig. Nachdem mir relativ früh weite Flüge gelangen, habe ich versucht, auch für die offene Klasse einen Deutschlandflug nachzuholen. Das war eine harte Aktion. Zuerst das 230er FAI fliegen, dann in der Nacht auf die Alpennordseite wechseln und am nächsten Tag pünktlich um 9:00 Uhr an der Seilbahn zum Hochfelln stehen und nochmal den ganzen Tag konzentriert sein. Mit einem 163er FAI war ich zwar nicht optimal aufgestellt, aber es hat dann ja doch noch für einen Podestplatz gereicht.

2. Du hast von allen deutschen Piloten das größte FAI-Dreieck geflogen. Und das mit einem Sportklasse-Schirm. Wie entscheidend ist für Dich beim Streckenfliegen die Leistung Deines Fluggerätes?

Sehr wichtig, aber die Leistung alleine reicht nicht. Die für einen langen Streckenflug erforderlichen Vorraussetzungen setzen sich zusammen aus dem Können des Piloten, den Eigenschaften des Fluggerätes und den Wetterbedingungen des Tages. Alle diese Eigenschaften beeinflussen sich gegenseitig. Wenn man darüber nachdenkt, wird man feststellen, dass eine gute Leistung des Fluggerätes zwar wichtig ist, aber auch die Flugruhe und die Stabilität eines Flügels müssen gut sein. Nachdem gute Streckenfluge über neun Stunden taktisch möglichst fehlerloses Fliegen erfordern, ist es für den Piloten leichter, seine Konzentration über diesen Zeitraum zu halten, wenn ihn der Flügel möglichst wenig fordert.

Corinna Schwiegershausen

Deutsche HG-Streckenflugmeisterin Damen

1. Corinna, Du hast nun schon fast alles in der Drachenfliegerei erreicht. Mehrmalige Weltmeisterin, Deutsche Meisterin, Deutsche Streckenflugmeisterin, Rekordinhaberin, etc. Was wäre für Dich noch ein Ziel, bzw. wie schaffst Du es immer wieder, Dich neu zu motivieren?

Das Fliegen an sich macht mir immer noch total viel Spaß, egal ob im Wettbewerb oder frei oder auf Strecke für den XC. Also sind alle Wettbewerbe immer eine gute „Ausrede“, um Fliegen zu gehen. Dabei gibt es immer wieder was zu verbessern, an der Ausrüstung oder an sich selber. Durch gezieltes Training und gesunde Ernährung konnte ich dieses Jahr nochmal eine Leistungssteigerung erzielen. Ich freue mich, dass nun zum ersten Mal eine Frau die Gesamtwertung der Deutschen Meisterschaft gewinnen konnte, das hätte ich nicht für möglich gehalten! Für kommendes Jahr wäre es klasse, wenn ich nochmal im deutschen Team für die offene WM am Monte Cucco sein könnte, darauf werde ich hintrainieren, denn das Fliegen mit unserem EM-Team dieses Jahr in Ager hat mir viel Spaß gemacht. Wenn es dann noch ein paar mehr „große“ Tage für Strecken gäbe, würde ich gern vom Hochfelln aus ein paar Weltrekordsversuche unternehmen. Dann sind noch ein paar andere spannende Projekte außerhalb des Wettbewerbssports in Planung, die hoffentlich unseren Flugsport in den Medien im größeren Maßstab promoten, seid gespannt!

2. Du bist eine der wenigen Piloten, die gute und langjährige Sponsoren hat. Wie kommt man zu Sponsoren, bzw. wie kann man sie lange halten?

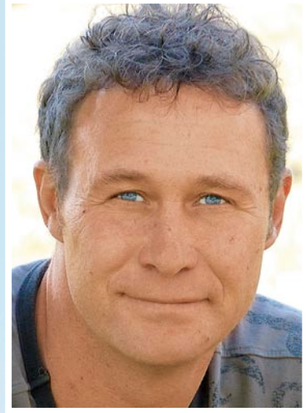
Obwohl unsere so lange geplante WM am Tegelberg dieses Jahr leider im Wetter-Desaster untergegangen ist, hatten wir doch ein sehr großes Medieninteresse geweckt. Mir ist es wichtig, meinen Sponsoren mehr zurückzugeben, als ich von ihnen bekomme, das wird mit ein Grund sein, weshalb sie mir jahrelang treu geblieben sind. Ich hab nie versucht, mich über Wert zu verkaufen, hab nie erst die Hand aufgehalten, sondern erstmal einige Veröffentlichungen geliefert.

Ich arbeite aktiv an Medienauftritten in Magazinen, Zeitungen und im Fernsehen, nehme auch gern spontan an Veranstaltungen meiner Sponsoren teil. Es ist wichtig, gute Ergebnisse im Wettbewerb zu liefern, aber ebenso wichtig ist ein positiver Auftritt in den Medien. Es hilft ungemein, wenn man selber halbwegs flüssig schreiben und sprechen kann. Wenn dann mal länger keine Geschichten veröffentlicht wurden, gehe ich selber Filmen und Fotografieren mit unserem adidas/Timezone-Team und veröffentliche auf meinem Blog oder im DHV-Info, schicke auch gern Material direkt an die Sponsoren für ihre Web-Page.

Besonders wichtig finde ich, dass man hundertprozentig hinter den Produkten seiner Sponsoren steht - ob in meiner Freizeit oder im Wettbewerb, man wird mich nur ganz selten in anderer Kleidung als von adidas, Timezone oder Icebreaker sehen, Sportsandalen und Winterstiefel bekomme ich von der italienischen Firma Lizard. Und wenn fürs Schlafen mal wieder nicht genug Zeit bleibt, dann bin ich froh, einen Red Bull in der Tasche zu haben. Ich bin gezielt auf diese Sponsoren zugegangen, weil ich ihre Produkte genial finde und dafür hoffentlich ein guter Botschafter in der Öffentlichkeit bin. Gerade mit adidas ist die Zusammenarbeit sehr spannend, weil wir hier durchaus auch selber die Entwicklung von Produkten beeinflussen können, bestes Beispiel sind unsere rutschfesten Speedarms, die erheblich zu einem sicheren Start beitragen.

Markus Ebenfeld

Deutscher HG-Streckenflugmeister Flexibel



1. Markus, Du hast in diesem Jahr ziemlich viel erreicht. Deutscher Meister im DHV-XC bei den flexiblen Drachen und zum ersten Mal mit der deutschen Nationalmannschaft auf der Europameisterschaft im Drachenfliegen in Spanien. Was gefällt Dir nun besser, Streckenfliegen oder Wettbewerbe? Wo ist der Unterschied?

Die herrlichsten Erlebnisse habe ich nach wie vor beim freien Streckenfliegen. Am frühen Vormittag, wenn die anderen noch rumdrucksen, ob es überhaupt geht, versuche ich möglichst schon mit den ersten Thermikansätzen zu starten, um dann den ganzen Tag durch die schönsten Gebirgslandschaften Europas zu tanzen. Im Wettbewerb reizt mich natürlich der Vergleich mit den Top-Piloten der Welt. Es ist einfach faszinierend, was diese Jungs aus den meist doch eher schlechten Flugbedingungen alles herausholen. Nirgendwo sonst kann man so viel übers Drachenfliegen lernen, wie auf einem gut besetzten Wettbewerb. Ein Wettbewerbstask hat für mich durchaus auch unangenehme Seiten. Ich bin wirklich kein Herdentier und daher auch nicht gerade ein Liebhaber vom Pulk-Fliegen vor dem Startgate. Auf Strecke fühle ich mich ebenfalls wohler, wenn die Kollegen Federn an den Flügeln haben und genau wissen, was sie tun. In der Regel hat man allerdings als Einzelkämpfer, falls man nicht gerade zu den Top-Ten gehört, gegen das Rudel Wölfe kaum eine Chance. Also heißt die Devise, sich fest beißen, nicht abschütteln lassen und auf Teufel komm raus so lange wie möglich in einem schnellen Pulk mitfliegen, aber das klappt bei mir leider noch nicht so oft. Dazu müsste ich meinen eigenen Dickschädel wohl etwas häufiger einfach mal abschalten und kompromisslos und ohne Zögern zum Synchronfliegen übergehen. Für mich ergänzen sich Wettbewerbs- und Streckenfliegen ideal. Im Wettbewerb kann man zwar durch Pimpen (Abstauben durch lästiges Kielrohrfliegen) in Kombination mit hoher Risikobereitschaft relativ weit nach vorne kommen, aber die richtig Guten können es eben auch ohne die Horde. Ich glaube, dass freies Streckenfliegen zumindest zur Verbesserung der eigenen intuitiven Entscheidungsfindung und zur Stärkung des Selbstbewusstseins das beste Training für Wettbewerbe ist, weil man hier eben alle Entscheidungen selber treffen muss. Umgekehrt motivieren mich Wettbewerbe durch den direkten Vergleich ständig, noch ökonomischer und effizienter zu werden und meine fliegerischen Fähigkeiten weiter auszubauen

2. Du bist in dieser Saison jede Menge internationale Wettbewerbe mitgeflogen und hast nebenbei auch noch riesige Strecken im DHV-XC geflogen. Wie machst Du das beruflich und wie hältst Du Dich fit?

Die physische Leistungsfähigkeit spielt beim Drachenfliegen eher eine untergeordnete Rolle. Am Stück zehn Stunden Handball oder Tennis zu spielen wäre sicherlich unmöglich. Langes Autofahren strengt ja auch an, aber es würde wohl kaum jemand auf die Idee kommen, vor einer anstehenden Urlaubsreise extra ein Trainingsprogramm aufzulegen. Der österreichische Staatsmeister 2008 „Sulzi“ ist über 60, Herzpatient, hat vom Kicken zwei kaputte Knie und fliegt trotzdem seine 300 km. Ich finde, das sagt schon alles. Wer da noch rumjammert, dass das Drachenfliegen so anstrengend sei, der sollte sich über seine Gesundheit ernsthaft Gedanken machen. Die körperlich am meisten belastende Situation ist wahrscheinlich das Schleppen zum Startplatz, dies ist gar nicht gut für die Bandscheiben, aber diesbezüglich kann man durch ein gezieltes Training der wirbelsäulenstabilisierenden Muskulatur gut vorbeugen. Letztendlich gilt: Das beste Konditionstraining fürs Drachenfliegen ist immer noch Drachenfliegen. Also möglichst viel Airtime sammeln. Selbst mache ich ein bisschen Muskel-Training mit Hilfe von Kurzhanteln, einer Klimmzugstange, zwei Stühlen und einer Bierbank. Weniger, weil ich das fürs Fliegen bräuchte, sondern einfach, um mich in meiner Haut wohl zu fühlen und nicht irgendwann zu einer formlosen Qualle zu mutieren. Außerdem sind Muskeln der beste Gelenk- und Knochenschutz. Im Sommer radle ich gern und gehe 3-D Bogenschießen, im Winter mache ich gerne Ski-Touren. Beim Essen achte ich auf viel Obst und Gemüse mit Fleisch, Fisch, Eiern, Nüssen und Milchprodukten. Gleichzeitig versuche ich, konzentrierte Kohlenhydrate wie Süßigkeiten, Brot, Reis, Nudeln, Gebäck usw. weitestgehend zu meiden. Dieses Jahr bin ich in 29 Wettbewerbsdurchgängen und 19 Streckenflügen etwa 5.200 km geflogen. So etwas lässt sich natürlich nur schwer mit einem geregelten Ganzjahres-40-Stunden-Job vereinbaren. Eine kleine Optimierung meines Lebensstils war daher sicherlich wesentliche Voraussetzung für den diesjährigen sportlichen Erfolg.

Anzeige

Reinhard Pöppl
Sieger Deutschlandpokal Drachen

1. Reinhard, dieses Jahr bist Du zwar nicht deutscher Meister im Streckenfliegen geworden, wie schon so oft, aber Du hast den Deutschlandpokal der Drachen gewonnen. Was sind Deine Ziele für die Saison 2011?

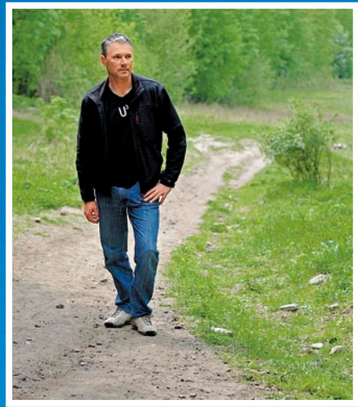
Wer mich kennt, weiß, dass meine Ziele immer sehr hoch gesteckt sind. Am liebsten wäre es mir, wenn ich im DHV-XC alle beiden Wertungen gewinnen könnte. Um das zu erreichen, arbeite ich immer noch auf einen 400 km Flug im deutschen Flachland hin.

2. Die letzten Jahre warst Du im Winter oft in Südafrika auf Streckenjagd. Was reizt Dich an Südafrika?

Da ich im Winter beruflich eher Zeit habe, muss ich natürlich die Südhalbkugel zum Fliegen nutzen. Vor neun Jahren war ich das erste Mal in Südafrika und bin Südafrika als Urlaubsziel bis heute treu geblieben. Auch diesen Winter werde ich wieder nach Südafrika fliegen. Einfach ist das Fliegen dort natürlich nicht und es muss gut organisiert sein. Ich glaube, dass man in Südafrika 600 km fliegen könnte. Das bedeutet acht Stunden mit einem Schnitt von 75 km/h. Dies ist natürlich nur bei optimalen Wetterbedingungen und Pilotenfitness möglich.

Abgesehen davon reizt es mich, über die unberührte Natur und zum Teil mit einer Höhe über 5.000 m zu fliegen. Man glaubt manchmal, man ist in einer anderen Welt. Diese großen Höhen und Weiten sind einfach atemberaubend. Die Bilder aus der Luft sind wunderschön und einzigartig, eine wirkliche Bereicherung im Leben. Dafür muss man auch einiges in Kauf nehmen, wie z.B. Temperaturunterschiede, denn am Boden hat es oft circa 40 °C, Rückholstress mit nächtlichen Fahrten nur bei Wasser und Chips und lange Fahrten zum Startplatz. Ein richtiger Pilot nimmt dies ja alles gerne in Kauf. Südafrika ist nicht nur ein wunderschönes Land zum Fliegen, sondern auch um Urlaub zu machen. Hier meine Lieblingsausflugsziele: Krügerpark, Kalahari Gemsbockpark, Drakensberge, Big Hole in Kimperly, Straußenfarmen in Outshoorn, Oranjefalls, Wilderness, die Gartenroute und Kapstadt. Ich bekomme Fernweh.

Anzeige



Robert Bernat
Sieger Deutschlandpokal Gleitschirm

1. Robert, du hast heuer den Deutschlandpokal der Gleitschirme gewonnen. Zwei deiner Wertungsflüge konntest du erst kurz vor Wettbewerbsende machen. Wie kam es zu dem bemerkenswerten Endspurt?

Wir hatten dieses Jahr nur sehr wenig Tage für ganz weite Strecken, da wurde zum Schluss die Zeit etwas knapp. Sechs gute Flüge für den Deutschlandpokal zu erfliegen ist nicht ganz so einfach. Ich hoffte auf Ostwind, der sich aber in diesem Jahr kaum zeigte. Kurz vor Wertungsschluss fehlten mir noch zwei gute Flüge. Zum Glück hat dann noch das Wetter mitgespielt, auch wenn der 6. Flug mit 91 km noch Potential nach oben gelassen hat. Die letzte Woche im Deutschlandpokal war vom Wetter her nur noch in Bayern fliegbar, weshalb ich mich dann auch auf den Weg zum Hausstein bzw. nach Böhming gemacht habe, um meine Chancen zu wahren.

2. Deine Wertungsflüge sind alle vom Alten Lager. Hat das einen Grund?

„Altes Lager" liegt vor meiner Haustür und ist weit und breit die einzige Möglichkeit, in die Luft zu kommen. Zudem sind hier weite Flüge außer bei Südwind wegen der Lufträume möglich. Es macht kaum Sinn, in ein anderes Fluggebiet zu fahren. Es kostet einfach zu viel Zeit und Geld. Das Wetter ist eh ein Fall für sich, es lässt sich kaum vorhersehen, wann der vermeintliche "Hammertag" kommt. Ich muss es einfach immer probieren. Die besten Tage sind eh die, von denen man es nicht erwartet hat.

Der Deutschlandpokal im DHV-XC zeigt deutlich das Potential im deutschen Flachland. Ein Blick auf die Strecken von anderen Schleppgeländen zeigt, dass sich da was entwickelt. Ich freue mich schon auf den Deutschlandpokal 2011 und natürlich auf sehr weite Flüge. Wir sind noch nicht am Ende der Möglichkeiten!

NEWCOMER SIEGER 2010

Raphael Wolter gewinnt die Newcomerwertung des DHV-XC

TEXT RAPHAEL WOLTER

„Jetzt geb' ich's mir so richtig!" Das hatte ich mir für diesen Tag fest vorgenommen, nachdem ich die letzten Monate damit zugebracht hatte, für meine Abi-Prüfungen zu büffeln. Mein Flugeifer ließ mich jede Vernunft vergessen und so kam es, dass Hans und ich uns am Morgen des 5.6.2010 auf den Weg zur Grente Alm im Antholzer Tal begaben. Glücklicherweise hatte ich keine Ahnung, worauf ich mich eingelassen hatte, sonst wäre ich den zweistündigen Fußmarsch wohl nicht angegangen. Umso überraschter war ich, wie viele Piloten sich doch am Startplatz befanden. Um ca. 10:15 Uhr starteten wir hinaus, kamen aber zunächst nur zäh voran. Ab dem Stallersattel waren die Bedingungen aber traumhaft und pures Wettkampffeeling war angesagt. Da ich den ersten Wendepunkt etwas früher legte als die Cracks, konnte ich mich nun an Kurt Eder, Alois Ralser und Gerald Ameseder dranhängen. Erst ab der Rennstrecke über Pfalzen zeigten die Wettkampfschirme dann, was in ihnen steckt. Eben eine Klasse für sich. Bei Sterzing stellte sich nun die Frage, rüber ins Ridnauntal oder nicht? Naja, für den ersten Streckenflug des Jahres wollte ich es mal nicht übertreiben und drehte um in Richtung Lüsen. Nach anfänglichem Gebastel zeigte sich aber auch die malerische Lüsener Alm von ihrer netten Seite und so konnte ich mit 4.000 m die Querung in die Dolomiten antreten. Eine Basis von 4.400 m und eine Sicht, wie man sie normalerweise nur bei Föhn, oder aus dem Jet der Tuifly kennt. Als ich nach 8 Stunden und 20 Minuten Flug und 186 km noch mal am Startplatz an der Grente vorbei flog, war ich überglücklich über den gelungenen Flug.

Wegen meiner Abiprüfungen, die ja schließlich vorgingen, hatte ich die „Hochfelln-Zeit" leider schon verpasst, brauchte aber noch dringend einen Deutschlandflug. Ein weiter Anfahrtsweg war am 27.6. auch nicht drin, da ich in der Nacht davor noch meine Abschlussfeier hatte; ebenfalls mit Rekorden! Ich entschied mich für den Breitenberg in Pfronten, den ich sowieso schon lange auf sein Streckenpotenzial testen wollte. Dort ist übrigens auch das Aircross Test Center bei der Flugschule Pfronten und falls ich vom Vorabend doch noch nicht so ganz auf dem Damm gewesen wäre, wäre ich halt mal mit einem U Fly rumgedüst. Gegen 10:30 Uhr startete ich in verlässliche, aber nicht sehr hoch reichende Thermik, fand aber auf der Südseite vom Roßberg eine schöne Ablösung und so ging es relativ zügig über Aggenstein und Krinnenspitze hinein ins Lechtal. Entlang der Jöchelspitze bis nach Warth ging es in stark thermischer und auch ordentlich turbulenter Luft ganz gut voran. Auf dem Rückweg von Warth war ich dennoch leicht zögerlich, ob ich den Sprung über das Lechtal in Richtung Inntal wirklich machen sollte. In dem Moment sah ich unter mir in die Felsen gemeißelt einen riesigen Schriftzug „NO LIMITS". Der gab mir dann wieder die richtige Motivation.

Die brauchte ich dann im Anschluss an der Rotwand auch...soaren, soaren, soaren. Doch irgendwann kam die rettende Thermik und der weitere Flug über Wetterspitze und Heiterwand ins Inntal war fast schon ein Kinderspiel. Etwas übermotiviert ließ ich den Wannig links liegen und flog direkt Richtung Mieminger Kette. Ein fataler Fehler, wie ich danach feststellte. Die Thermik dort war zerrissen und extrem stark und wo keine Thermik war, ging es mit etwa 5 m/s abwärts. In den Momenten, als ich nur noch zerknitterten Stoff über mir hatte, war ich sehr froh, dass der U Sport auch in solchen Situationen ein überschaubares Flugverhalten zeigt. Der einzige Ausweg bestand darin, so schnell wie möglich über Grat zu kommen, was ich dann auch „Gott sei Dank" bald schaffte. Den letzten Wendepunkt setze ich an der Hohen Munde kurz vor Seefeld. Als ich dann auf dem Rückweg nach Norden Richtung Lermoos abbog, wurde mir endgültig klar, warum es mich dort so dermaßen durchgeschüttelt hatte. Der Bayerische Wind, der über die Mieminger Kette blies, hatte eine Stärke von über 30 km/h angenommen Ich kam kaum mehr vorwärts und konnte gerade noch bis zum Fuße des Grubigsteins abgleiten. Am Ende war es ein sehr lehrreicher und eindrücklicher 115 km Flug. Seither habe ich vor, irgendwann einmal vom Breitenberg die 200 Kilometermarke zu knacken. Ich bin überzeugt, dass das machbar ist.

Meinen dritten Flug startete ich am 31.7. vom Speikboden. Der Start gestaltete sich etwas tricky, weil man nur starten konnte, wenn der Windsack mal nicht in die umgekehrte Richtung zeigte. Ein paar Piloten waren schon den Hang hinunter gepurzelt oder sorgten für spektakuläre Startakrobatik. Dementsprechend nervös war ich dann schon beim Start. Meine Angst war aber unbegründet. Trotz widriger Bedingungen stieg mein U Sport wie immer verlässlich über mich. Im Großen und Ganzen war es ein erfolgreicher Flug, bei dem ich mir kaum einen Fehler erlaubte und genau an den richtigen Stellen schnell flog, oder mich in Geduld übte. Leider fraß mich beim Einflug ins Tauferer Tal eine große Abschattung, die sich über Pfalzen gebildet hatte. Wäre ich 10 Minuten früher oder später dran gewesen, hätte ich die 200 km locker packen können. So waren es aber immerhin noch 150 km und Moni und ich konnten schon mal für Hans ein Steak auf den Grill legen.

Vielen Dank an Hans Walcher und Monika Mack, die beide Deutsche Meister im Streckenfliegen und Vereinskollegen der Flugfreunde Ulm sind und mich oft nach Südtirol mitgenommen haben. Ich hoffe, es hat euch genauso viel Spaß gemacht wie mir und ihr nehmt mich auch nächstes Jahr wieder mit.

PARAGLIDING WORLD CUP FINAL TURKEY

World Cup Finale

Ozone dominiert den Wettbewerb

TEXT TORSTEN SIEGEL **FOTOS** MARTIN SCHEEL

Pepe in der Luft

Bester Deutscher Pepe Malecki

Zum zweiten Mal in der World Cup Geschichte erfolgte die Titelvergabe während eines 10-tägigen Super Finales, an dessen Ende ein Überraschungssieger stand: Yann Martail aus Frankreich. Weniger überraschend war der Sieg der Europameisterin Petra Slivova bei den Damen. Andreas „Pepe“ Malecki flog als bester deutscher Pilot auf Rang elf.

„Fliegst du auch bei der Ozone-Open mit“, fragte Stefan Wyss mit einem verschmitzten Lächeln Mitte des Jahres die wenigen Piloten, die sich auch ohne einen R10 für das Super Finale qualifiziert hatten. Tatsächlich dominierten die Ozone-Piloten scheinbar nach Belieben das Geschehen in der Saison und den restlichen Teams blieb, ähnlich wie dem Virgin Racing Team in der Formel 1, nur eine Statistenrolle. Für Niviuk-Pilot Stefan Wyss, bis vor ein paar Monaten noch führender im CIVL World Ranking, war klar, dass der Rückstand der anderen Hersteller auf Ozone zu groß war, um im Titelkampf bestehen zu können. Und die Ergebnisse gaben ihm scheinbar Recht. Yann Martail und Jurij Vidic flogen für Ozone einen Doppelsieg nach Hause während aus deutscher Sicht Andreas „Pepe“ Malecki die Top Ten nur knapp verpasste und mit seinem R10 auf Rang elf landete.

Zweileiner-Technik auf dem Vormarsch

Zu einer reinen „Ozone-Open“ wurde das Super Finale dann aber doch nicht. Neben Ozone präsentierten Niviuk, Gin, Sol, Swing, Advance, Axis und Airwave ihre neusten Zweileiner und lediglich bei den Damen fand man noch die gewohnte Drei- und Vierleiner-Technik aus dem letzten Jahr.

Aljaz Valic, der seine Schirme bei Niviuk selber konstruiert, flog während der sieben Tasks extrem stark, leistete viel Führungsarbeit und verpasste am Ende nur durch ein Elapsed-Time Rennen, bei dem er erst sehr spät in die Luft kam, das Podium. Gerade die letzten Tasks sorgten noch einmal für deutliche Veränderungen in den Ranglisten, was auch einige Kritik an den Streichern und der World Cup Formel mit sich brachte. Dabei sah es zu Beginn danach aus, als würde Denizli seinem Ruf, ein wettersicheres Fluggebiet zu sein, gerecht werden und das Super Finale begann mit einem vielversprechenden Start.

Guter Start für die deutschen Piloten

Eindrucksvoll zeigten die Ergebnisse während der ersten drei Durchgänge die hohe Leistungsdichte der Piloten. Innerhalb von fünf Minuten erreichten im ersten Task 40, im zweiten Task 45 und im dritten Task 70 (!) Piloten das Ziel. Dank des ersten Streichresultats lag Ulli mit zwei sehr starken Läufen auf Rang sieben, nur wenige Punkte hinter den Führenden. Pepe, Richard und ich waren noch gut platziert und bei der engen Punkteverteilung in Schlagweite, während Konrad mit seinem Schicksal haderte und einfach nicht nach vorne kam. Zu allem Überfluss gelangte mit dem stärker werdenden Wind auch ein heimtü(r)ckischer Virus ins Fluggebiet, dem täglich eine wachsende Zahl World Cup Piloten Tribut zollten. Konrad und ich wurden ziemlich in Mitleidenschaft gezogen und die Kombination von viel Wind und deutlich reduziertem Körpergewicht führte dazu, dass die Anzahl unserer 2-Liter Wassersäcke stetig wuchs.

Superfinal Herrenwertung: 2. Jurij Vidic aus Slovenien, 1. Yann Martail aus Frankreich, Landsmann Jean Marc Caron 3.

Superfinal Damenwertung: v. l. 4. Renáta Kuhnová, 2. Seiko Fukuoka Naville, 1. Petra Slivova aus Tschechien, 3. Elisa Houdry, 5.Marina Olexina

Herrenwertung

1	Yann MARTAIL	FRA	Ozone Mantra R10.2
2	Jurij VIDIC	SVN	Ozone Mantra R10.2
3	Jean Marc CARON	FRA	Niviuk Ice Peak 4
4	Aljaz VALIC	SVN	Niviuk Ice Peak
5	Christian BIASI	ITA	Gin Boomerang
11	Andreas MALECKI	DEU	Ozone Mantra R
24	Ulrich PRINZ	DEU	Gin Boomerang
31	Torsten SIEGEL	DEU	Swing Core 2 Proto

Damenwertung

1	Petra SLIVOVA	CZE	Niviuk IcePeak
2	Seiko FUKUOKA NAVILLE	FRA	Ozone Mantra R10.2
3	Elisa HOUDRY	FRA	Niviuk Ice Peak 3
4	Renáta KUHNOVÁ	CZE	Axispara Mercury
5	Marina OLEXINA	RUS	Gin Boomerang 7

Nationenwertung

1	France
2	Italy
3	Switzerland
4	United States
5	Slovenia

Mehr Bilder und Infos zum Wettbewerb auf www.dhv.de unter Sport/Gleitschirmszene

Suboptimales Tasksetting und viel Wind

Der Wind spielte im weiteren Verlauf eine immer entscheidendere Rolle. Eine 107 Kilometer lange Aufgabe, die sehr spät gestartet wurde und einen langen Gegenwindschenkel besaß, war dann auch für die World Cup Piloten zu viel. Auf drei Kilometern verteilt landeten die 60 besten Piloten, wobei Pepe clever auf Rang zwölf flog. Für ihn war der vierte Task der Beginn einer Aufholjagd, die er taktisch perfekt gestaltete. Denn der Wind blies weiter und die Zielankünfte wurden selten. Ganze vier Piloten erreichten beim fünften Durchgang das Ziel, bei dem es teilweise grenzwertige Windgeschwindigkeiten entlang der Ridge gab. Im vorletzten Lauf hatte nur Jaques Fournier als einziger von 132 Piloten das Glück, die gesamte Distanz über 80 Kilometer zu bewältigen. Jaques war mit einer Gruppe von knapp zehn Piloten dem großen „bomb-out“ bei Kilometer 42 entkommen, als das Feld wie angenagelt gegen den Wind stand und größtenteils landen musste. Immerhin konnten Ulli und Pepe mit Platzierung um Rang 20 noch einmal Boden gutmachen, bevor am letzten Tag ein Elapsed-Time Rennen die Entscheidung brachte.

Pokern zum Abschluss

Nur wenige Piloten rechneten am letzten Wettkampftag mit einem Task, da das Fluggebiet großflächig abgeschattet war und die Startbedingungen durch den umlaufenden Wind extrem schlecht waren. Doch die Luft war äußerst labil und Aufhellungen reichten aus, um leichtes Steigen zu erzeugen. Da die Tasksetter, aus welchen Gründen auch immer, die Führungspunkte für das Rennen deaktivierten, war das Taktieren sehr schwierig. Ohne Führungspunkte war eigentlich klar, dass die etwas später gestarteten Piloten aufschließen und den zeitlichen Vorsprung bequem ins Ziel fliegen konnten. Doch die Taktik sollte nicht aufgehen. Zur Überraschung aller prügelten die ersten Piloten die Strecke einfach durch. Pepe, der fast aufschloss und damit sogar in den Bereich der Podiumsplätze gekommen wäre, musste in einem schwachen Bart die Jungs vor sich ziehen lassen und benötigte, wie alle folgenden Piloten, bei deutlich schlechteren Bedingungen mehr Zeit. Nur ganz knapp verpasste Pepe am Ende ein Top Ten Ergebnis und landete auf Rang elf, großer Gewinner hingegen war der Franzose Yann Martail, den sicher nur wenige im Vorfeld als World Cup Sieger auf der Liste hatten.

Das Ergebnis zeigt auch, wie groß mittlerweile der Kreis der Titelanwärter ist und welche „ups and downs“ im Gleitschirmwettkampf herrschen. Luca Donini reiste nach den ersten drei Läufen, bei denen er kein einziges Mal die Ziellinie überflog, entnervt ab, Alex Schalber war nicht am Start und Rafal Luckos landete auf Rang 109. Die drei belegten bei der Europameisterschaft das Podium, während Yann Martail bei der EM nicht für die Nationalmannschaft nominiert wurde. Bei der extrem hohen Leistungsdichte im französischen Team, das souverän die Nationenwertung für sich entschied, darf man gespannt sein, ob der amtierende World Cup Sieger nächstes Jahr bei der Weltmeisterschaft sein Land vertreten wird.

ERFAHRUNG UND JUGEND

Michael Pohl und Christoph Bessei „NOVA Pilots of the Year 2010“

Alljährlich ehrt der österreichische Gleitschirmhersteller Nova einen oder mehrere Piloten als „Pilot of the Year“. Für die Saison 2010 fiel die Wahl auf Michael Pohl und Christoph Bessei. Nova verleiht die Ehrung zum „Pilot of the Year“ nicht ausschließlich für herausragende sportliche Leistungen im Gleitschirmfliegen, sondern zieht auch das Engagement der Piloten und ihre Einstellung in Betracht.

Michael Pohl belegte mit seinem Nova Triton 20 den dritten Platz von 3.446 gewerteten Piloten in der weltweiten Wertung in der Kategorie „Sport“ im Streckenflugwettbewerb XContest.org. Dem 43-jährigen Ingenieur aus Villach gelangen dabei zehn Flüge über mehr als 100 km, davon acht weiter als 150 km und immerhin zwei Zweihunderter – darunter auch das erst 200+ km FAI-Dreieck, das von der Emberger Alm gestartet wurde.

Christoph Bessei gehört zum Nova Juniors Team und fliegt einen Nova Factor. In der Juniorenwertung des DHV-Streckenflugwettbewerbs belegte er Rang 3, bei den „Senioren“ (= ab 29 Jahre) reichte es immerhin für Platz 26. Darüber hinaus kam Chris bei der Juniors Challenge, dem Nachwuchswettbewerb des DHV, auf Platz 5 und qualifizierte sich für die deutsche Gleitschirmliga. Im Sommer nahm er in Spanien am Streckenflugwettbewerb XC Open in Piedrahita teil und belegte dort einen hervorragenden dritten Platz. Neben den fliegerischen Erfolgen nahm Chris an einem Projekt teil, bei dem Gleitschirmflieger gemeinsam mit Wanderfalken fliegen, verfasste darüber mehrere Artikel, wurde mehrfach im Fernsehen portraitiert und stellte mit einem Flug von Freiburg bis nahe Ulm einen neuen Schwarzwaldrekord auf.

LIGA 2010

Drachenfliegen

Leider gab es wetterbedingt nur zwei Liga-Durchgänge in der Liga-Saison 2010. Bei den Flexis hatte Konrad Schwab vor Bernd Sommermeier und Stefan Kohlmeister die Nase vorn. Bei den Starren gewann Peter Friedemann vor Ulf Neumann und Dirk Haeffner. Bei einem freiwilligen Zusatztermin in Greifenburg gewann Roland Beutlhauser vor Dirk Haeffner und Klaus Diller. Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene.

AIRCROSS

1. Ultima Kontest erfolgreich beendet

Ein neuer U fly EN B hat seinen Besitzer gefunden, nachdem der Aircross Ultima Kontest, ein Streckenflugwettbewerb für jeden Piloten, den Aircross in diesem Jahr erstmals am Tegelberg ausgeführt hat, am ersten Septemberwochenende stattgefunden hat. 25 Teilnehmer machten sich auf den Weg zwischen Buchenberg und Tegelberg. Ziel war es, so oft wie möglich hin und her zu kommen. Aufgrund des zunehmenden Ostwindes erwies sich dies mit zunehmender Zeit als schwierig. Die weiteste Strecke mit knapp 30 km zwischen diesen Punkten legte Thomas Ide zurück. Er schaffte es 3 Mal hin und zurück. Dennoch gewann mit knappem Vorsprung, aufgrund der Handycap-Wertung für niedriger klassifizierte Schirme, Manfred Biechteler. Wir gratulieren ihm ganz herzlich und wünschen schöne Flüge mit seinem neuen U fly. Manfred hat gezeigt, dass man auch als Nicht-Wettkampfflieger unseren Wettbewerb gewinnen kann. Mehr Infos unter www.kontest.eu/UltimaKontest, www.aircross.eu

Konrad Görg

Bestes Organisation Blondinen Team beim World Cup Stubai

PARAGLIDING ACCURACY WORLD CUP 2010

Weltmeister im Stubaital

Bei traumhaftem Flugwetter fand vom 01.10. - 03.10.2010 der Paragliding Accuracy World Cup in Neustift im Stubaital statt. Die vierte und finale Station des FAI Wettbewerbs wurde am Elfer ausgetragen. Die vorherigen Wettbewerbe fanden in Indonesien, Kroatien und Bosnien Herzegowina statt. Der Parafly Club Stubai unter der Leitung von Monika Eller organisierte den Punktlandeweltcup zum zweiten Mal.

Die Teilnehmer aus 14 Nationen mussten in 5 Durchgängen versuchen, den münzgroßen Punkt so exakt wie möglich zu treffen. Unter den 52 Teilnehmern, die sogar die Anreise aus Japan und Indonesien auf sich nahmen, hat sich auch der Österreicher Franz Loidhold behauptet. Die Jury aus 7 Delegierten stand beim Landepunkt bereit, um die genaue Distanz zum Zielpunkt zu messen. Das Preisgeld von 1.000,- Euro wurde unter den drei Erstplatzierten Martin Jovanoski aus Mazedonien (1. Platz), Rafael Kerin aus Slowenien (2. Platz) und Tageshige Yamaya aus Japan (3. Platz) aufgeteilt.

Die Teamwertung konnte das Team Yagababa für sich entscheiden. Die siegreichen Athleten waren ein bunter Mix aus Slowenen, Indonesiern und Serben. Moderiert wurde der Event von Roli Volderauer und Monika Eller. DJ Wolfram war für die musikalische Umrahmung zuständig. Die Organisatoren freuen sich über eine unfallfreie und gelungene Veranstaltung und bedanken sich bei allen freiwilligen Helfern, die für einen reibungslosen Ablauf sorgten.

Monika Eller

Anzeigen

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - DHV
homepage: www.dhv.de, E-Mail DHV: dhv@dhv.de

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

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

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

Jugend: www.dhv-jugend.de

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

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

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

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

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

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

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwaniz, 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.

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

Auflage: 34.200

Titel: Alex Ploner

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

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

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

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

ANZEIGE

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet 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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)
Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 631,90 €

Deckungssumme: 2.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 471,90 €

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

Für alle Mitglieder kostenlos

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

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

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

Flug-Unfall Tod und Invalidität
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 26,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität
Deckungssumme : 5.000,- €
Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 7,40 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 18,60 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 83,60 €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 153,50 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

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

Schleppwinden-Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückhol - fahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

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

Veranstalter-Haftpflicht
Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

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

Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 15,00 €

Schleppwinden-Haftpflicht
Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.
Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- € 34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,- €

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

Deckung: weltweit · Europa · Deutschland · Österreich

SKYWALK EMOTIONS MAGALOG 2011

Schutzgebühr: 5,– Euro

jetzt ein druckfrisches Exemplar sichern

Ausgabe ab 12. Februar 2011 auf der Thermik-Messe Sindelfingen

Sendet uns eine Mail mit Eurer Postanschrift: info@skywalk.info
oder ruft an: +49 (0) 86 41 - 69 48 40
Wir freuen uns natürlich auch über eine postalische Anfrage ...

skywalk GmbH & Co. KG · Bahnhofstraße 110 · 83224 Grassau

MESCALO TEQUILAO POISONO E-WALK

+++ Reiseberichte +++ News +++ Tipps&Tricks +++ Produktinfos +++ Technik +++

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN