

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

173





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Top Gliders Gleitschirmschule
Königsbrücker Straße 91, 01099 Dresden
Tel. 0351/4940351, Fax: 0351/4940361
www.topgliders.de
info@topgliders.de



Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
Hot Sport Sportschulen GmbH
Am Weimarer See 10, 35096 Niederweimar/Marburg
Tel. 06421-12345, Fax: 06421-77455
www.hotssport.de
info@hotssport.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt!



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



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



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



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



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



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



Flugschule Göppingen GmbH
Mühlhäuserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020, Fax: 07335-9233060
www.flugschule-goepfingen.de
office@flugschule-goepfingen.de



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



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



Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG
Am Hofbühl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494, Fax: 08052-9495
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de



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



Freiraum | Achim Joos & Flugschule Luftikus
Bärngschwendt 6, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



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



Flugschule Martin Mergenthaler/Paragliding Academy
Waltenerstraße 20, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9970, Fax: 08321-22970
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com



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



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



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



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



Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113, A-8962 Gröbmring
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



Flugschule Aufwind Franz Rehr
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



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



Gleitschirmschule Pappus Harald Huber
rue de l'église, F-68470 Fellerling
Tel. +33-38982-7187
Fax: +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de




16



86



22

INHALT INFO 173 - DEZEMBER/JANUAR 2011/2012

- 16** Oben bleiben
Interview mit Uli Wiesmeier
- 22** Ski & Fly
Fluggebiete im Winter
- 28** Cabo de Gata
Fliegen in Spanien
- 36** Toplanden
Hohe Kunst für geübte Piloten
- 40** Begegnung in der Luft
Reaktionszeit von Jetpiloten
- 44** Next Generation
Vor- und Nachteile der neuen Schirme
- 50** HG Unfallstatistik 2010
Zahlen und Fakten
- 55** DHV-Jugend
Funcup 2011
- 56** Startentscheidung
Abbruch oder Start
- 62** Fluggebiet Wales
Kann man dort fliegen?
- 66** Wetter-Archiv
Internetlinks zu Wetterarchiven

- 74** Vereine Nachrichten Briefe
- 81** Kinoprojekt
Fliegen mit Adlern
- 82** DHV-Regios
Fachvorträge und Delegiertenwahl
- 86** Drachen-Gurtzeuge
Profi-Tipps zur Komfortoptimierung
- 93** Startwagen
Achtung vor Langzeitschäden
- 94** DHV-XC
Vorschau auf 2012
- 80** Wettbewerbe
Gleitschirm Liga Rückblick
Nachrichten und Termine



Titel: Martin Scheel in Wildhaus/Schweiz

04	Wichtig - Neu - Kurz
8	Neu auf dem Markt
34	Shop
90	Testberichte
97	Impressum
99	Versicherungsprogramm

Bassano

Elektronische Flycard

Der Tourismusverband Vivere il Grappa betreibt als exklusiver Verwalter die Start- und Landeplätze im Fluggebiet Monte Grappa. Am Anfang des Jahres 2011 wurde der klassische Pass in eine elektronische Version umgewandelt und nur an Piloten und Flugschulen ausgegeben, die eine gültige Fluglizenz und eine Versicherung nachweisen. Die elektronische Flycard kann man an folgenden Stellen in Semonzo erwerben: Büro des Tourismusverbandes „Vivere il Grappa“, Piazza al Paradiso 11; Montegrappa Air Park, Piazza Paradiso, 7; Fly House, beim Landeplatz Garden Relais, via Coase 22; via Casale Nuovo sowie im Internet unter www.vivereilgrappa.it

Legenden

Mike Harker Gedenktafel

„Twenty years from now you will be more disappointed by the things that you didn't do than by the ones you did do. So throw off the bowlines. Sail away from the safe harbor. Catch the trade winds in your sails. Explore. Dream. Discover.“
(Mark Twain)

Mike Harkers Lebensmotto. April 1973, eine Sensation geht durch die Medien, der Amerikaner Mike Harker fliegt mit einem abenteuerlichen Fluggerät von der Zugspitze: Die Geburt des Drachenfliegens in Deutschland. Zwei Jahre später öffnet er mit seinem Pionierflug vom Tegelberg das Tor zu einem der schönsten Fluggebiete der Welt über die Zinnen des Schlosses Neuschwanstein. Mike stirbt am 1. April 2011 auf seiner Segelyacht auf der Karibik-Insel Sint Maarten eines natürlichen Todes. In Erinnerung an seine unerschütterliche Lebensfreude haben Mikes Freunde mit DHV-Unterstützung eine Bronzetafel gewidmet, die am Samstag 30. Oktober auf dem Tegelberg enthüllt wurde.

Vorflug-Check

Leinenschlösser regelmäßig kontrollieren

Es geschieht nicht täglich, aber es passiert immer wieder: Ein Gleitschirmpilot landet mit blassem Gesicht, weil er während des Fluges bemerkt hat, dass eines der Leinenschlösser des Gleitschirms offen oder bereits aufgebogen war. In den letzten Wochen haben zwei Piloten einen solchen Vorfall beim DHV gemeldet.

Nicht alle Hersteller sichern die Leinenschlösser ihrer Gleitschirme mit Kunststoff-Clips oder Gewindekleber. Während des Gebrauchs kann sich das Gewinde von Leinenschlössern, die nur mit Drehmomentschlüssel auf ein definiertes Anzugsmoment verschlossen sind, durch Vibrationen, etc. selbstständig öffnen. Auffällig häufig werden lose oder offene Leinenschlösser an Gleitschirmen festgestellt, die von einer Reparatur oder einer Nachprüfung zurückkommen. Auch durch das Hantieren mit den Tragegurten beim Groundhandling kann das Gewinde der Leinenschlösser unbemerkt gelockert werden. Gleitschirmpiloten sollten regelmäßig, vor jedem Flugtag, die Leinenschlösser ihres Gleitschirms auf festen Sitz kontrollieren.



Stubai Cup 2011

Testival und Messe

Vom 2. bis 4. März 2012 lädt der Parafly Club Stubai zum 21. 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 große Eventlandplatz liegt direkt vor der Flugschule Parafly und dem Alpen-Paragliding-Center. Die Open Air Messe findet direkt am Landeplatz Neustift statt. Dort werden die Aussteller ihre neuesten Gleitschirme und Gurtzeuge präsentieren. Mehr Info unter www.parafly-stubai.at



Thermikmesse 2012

Szenetreff in Sindelfingen

Die "Thermik" öffnet am 18. Februar 2012 zum fünfzehnten Mal in der Messehalle Sindelfingen ihre Türen. Sie bietet Gelegenheit sich zu Jahresbeginn über Neuigkeiten rund um den Gleitschirm- und Drachenmarkt zu informieren oder an den zahlreichen Filmvorführungen und Fachvorträgen teilzunehmen. Führende in- und ausländische Hersteller, Händler, Flugschulen und Verbände präsentieren ihre Produkte und Dienstleistungen. Auch Motorschirm- und Trikemarken zeigen auf der "Thermik" was sich auf dem Markt getan hat. Mehr Infos auf www.thermik-messe.de.



DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

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

Top Gliders Gleitschirmschule

Trainingsleiter Andreas Breuer
Trainingsgebiet: Gardasee
www.topgliders.de
info@topgliders.de



Hot Sport Sportschulen

Trainingsleiter Günther Gerkau
Trainingsgebiet:
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hot-sport.de
info@hot-sport.de



Flugschule Hironde

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 GmbH + Co.KG

Trainingsleiter Wolfgang Marx
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



Airsthetik

Trainingsleiter Ralf Reiter
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at
www.wasserkuppe.com
info@wasserkuppe.com



Aktuelle Wetterstationen auf www.dhv.de unter Fluggelände

Schlepppaukünfte

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

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.



Luftige Begegnungen DHV stellt Projekt in Berlin vor

Am 8. November 2011 wurde die UN-Dekade Biologische Vielfalt offiziell durch Bundesumweltminister Röttgen in Berlin eröffnet. Der DHV/DAeC und der Nationalpark Berchtesgaden waren dabei und stellten im Rahmen des Open-Stage-Programms das Projekt „Luftige Begegnungen“ vor. Ziel der Dekade ist es, den Rückgang der biologischen Vielfalt aufzuhalten. Weltweit sind die Staaten, aber auch Verbände und Natursportler aufgerufen, sich für Natur und biologische Vielfalt einzusetzen. Zu den positiven Ansätzen zählt auch das Projekt „Luftige Begegnungen“, das von der Deutschen Bundesumweltstiftung (DBU) gefördert wird. Es ist ein gutes Beispiel für den kooperativen Naturschutz. Dr. Michael Vogel, Leiter des Nationalparks Berchtesgaden und Björn Klaassen, Umweltreferent des DHV, erklärten dem interessierten Publikum, wie Natursportler einen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt leisten. Mehr unter www.luftige-begegnungen.de



DHV-XC Burki Martens fliegt deutschen Zielflugrekord

Burkhard Martens flog am 10.11.2011 in Quixada, Brasilien einen Zielflug über 279,80 km, der als deutscher Rekord für Gleitschirme anerkannt wurde. Burki schreibt über seinen Flug: Für mich gleichzeitig persönliche Bestleistung. Das fliegen hier ist nicht einfach. Wir starten früh bei tiefer Basis bereits um 7.10 Uhr. Dann sind wir ca. 1 Stunde 15 gesoart bis die Bedingungen besser waren. Bei km 240 gab es Schleierwolken und Ausbreitungen, die letzten 100 km musste ich mit deutlichen Vorhalte-winkel fliegen. Mit Mühe erreichte ich Pedro Segundo. Für den Weiterflug und eine 3 vor dem Zähler hat es leider nicht gereicht. 1,5 Stunden Flugzeit wären noch drin gewesen. Der Rekordflug ist auf www.dhv.de unter dhv.xc zu finden.



Monaco Flugverbot in Roquebrune

Nach einigen schweren Unfällen hat die Gemeinde Roquebrune-Cap Martin in Frankreich sofort reagiert und das Fluggebiet für Drachen- und Gleitschirmflieger bis auf weiteres gesperrt. Dies betrifft den Startplatz Mont Gros, die Lai Barai Fluggebiete und den Landeplatz Golfe Bleu. Mehr Infos unter www.ffvl.fr.

Verstärkung im Luftraum Luftanskapitän unterstützt DHV

Das Luftraumteam des DHV/DAeC wurde jetzt durch den Luftansa Kapitän Helmut Bach verstärkt. Er ist Ausbilder auf der 737, aktiver Gleitschirm- und Drachepilot und zudem im Vorstand des Pfälzer Gleitschirmclubs. Helmut Bach setzt sich zusammen mit Björn Klaassen (DHV Flugbetrieb) für positive Lösungen bei den Luftraumplanungen der DFS ein. Brennpunkt ist zur Zeit der Luftraum Berlin mit dem Fluggelände „Altes Lager“.



DHV Beauftragung um 5 Jahre verlängert

Im Rahmen einer Besprechung im Bundesverkehrsministerium in Bonn hat Referatsleiter Josef Schiller den Beauftragtenvertrag mit dem DHV um weitere 5 Jahre verlängert. Damit ist der DHV auch künftig unabhängig von den übrigen Vereinsaufgaben in behördlicher Funktion tätig, er nimmt bundeseigene Verwaltung im Sinne des Artikels 87d Grundgesetz wahr für den Bereich Drachenflug und Gleitschirmfliegen: Erteilung der Erlaubnisse und Berechtigungen für das Luftfahrtpersonal Erteilung der Erlaubnisse für die Ausbildung dieses Luftfahrtpersonals Erteilung der Erlaubnisse zum Starten und Landen mit diesen Luftsportgeräten außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25 LuftVG) Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen und soweit nicht ein anderer Beauftragter die Aufsicht führt Erhebung von Kosten nach der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung in der jeweils gültigen Fassung.

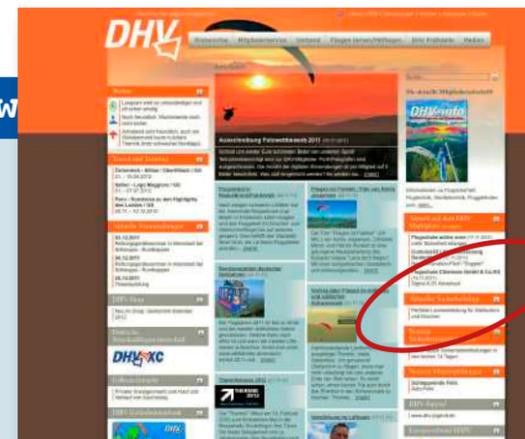
Der DHV ist verpflichtet, die ihm übertragenen Aufgaben neutral unter Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere des LuftVG § 31 d und der Verordnungen zum LuftVG, zu erfüllen. Der im BMV für Betrieb, Lizenzierung und Technik zuständige Referatsleiter Josef Schiller überraschte bei der Besprechung damit, dass er erstmals den DHV-Lernausweis für Hängegleiterpiloten erworben hatte. Inzwischen trägt er sich mit dem Gedanken, das Gleitschirmfliegen zu erlernen.



+++ www.dhv.de +++ www.dhv.de +++ www.dhv.de

Relaunch dhv.de

Wir haben die DHV-Homepage komplett überarbeitet und neu aufgesetzt. Sie ist übersichtlicher geworden, da wir die Startseite entrümpelt und die Struktur auf unsere Zielgruppen ausgerichtet haben. Bei Mouse-Over klappt das jeweilige Menü auf und die Unterseiten werden sichtbar. Schnell und treffsicher ist die Google-basierte Suche. Und zu guter Letzt! Eine top-Grafik mit wechselnden Motiven, um die einzigartige Faszination des Gleitschirm- und Drachenfliegens zu vermitteln.



Jeden Monat neu:

Beiträge zu Sicherheit und Flugtechnik
Popup Fenster lassen den User sofort die wichtigsten Infos sehen.

www.dhv.de +++ www.dhv.de +++ www.dhv.de

Aktuelle Veranstaltungen
Prominent auf der Startseite stehen Reisen und Veranstaltungen im ständig rotierenden Wechsel. Die Detailansicht ist grafisch überarbeitet und bietet eine schnelle Übersicht. Mouse-Over zeigt weitere Infos der einzelnen Veranstaltung.





Black Diamond Ideale Begleiter für Bergsteiger- und Piloten

Die Flugsaison ist noch nicht vorbei und schneebedeckte Hänge locken. Der Compactor ist der ideale Begleiter für jeden Bergsteiger- und Piloten, da er sich zu einer kompakten Größe zusammenfalten lässt. Die dreiteilige Aluminium-Konstruktion ist mit dem FlickLock®-Verstellsystem für die perfekte Länge versehen, 105-125 cm und 115-135 cm. Gewicht pro Paar: 580 g (105-125 cm). Erhältlich im Sportfachhandel.

Infos: www.BlackDiamondEquipment.com



Gradient Praktische Accessoires

Der Hersteller Gradient erweitert sein Angebot mit einem neu entwickelten Gleitschirm-Rucksack sowie dem „Concertina Bag“ zur schonenden Verstauung des Gleitschirms. Der neue Rucksack zeichnet sich durch erhöhten Tragekomfort, geringes Gewicht und Packmaß aus. Konstruiert für die Zellauf-Zelle Methode bietet der Gradient Concertina Bag dem Gleitschirm optimalen Schutz nach dem Flug.

Infos: www.gradient.de

ActiveFly Neu: Simulationsprogramm „Thermik“

Zum Start der Saison für den ActiveFly-Gleitschirmsimulator gibt es das neue Trainingsprogramm „Thermik zentrieren“. Primäre Zielgruppe sind Piloten kurz nach der A-Schein-Ausbildung und Wenigflieger - wie auch bei den Trainingsprogrammen „Aktiv Fliegen“ und „seitliche Klapper“.

Infos: www.ActiveFly.com



PERSONALIEN

Nova-Entwicklungsteam Back to the Roots

Mario Eder und Mike Küng sind zu den Ursprüngen zurückgekehrt und arbeiten seit Oktober 2011 wieder als Testpiloten für den Gleitschirmhersteller Nova. Sie unterstützen damit Chefkonstrukteur Hannes Papesh und dessen Team mit Pipo Medicus und Toni Bender.

Infos: www.nova-wings.com



Swing Verstärkung in Vertrieb & Marketing

Der erfolgreiche XC-Pilot und ehemalige Olympia-Teilnehmer (Snowboard Halfpipe) Daniel Tyrkas steigt bei Swing ein. Er wird sich hauptsächlich um den Bereich Vertrieb und Marketing kümmern und strategische Aufgaben der Geschäftsleitung übernehmen. Zusätzlich wird er bei der Abstimmung der Geräte seine Flugerfahrung einfließen lassen.

Infos: www.swing.de



Skywalk Alex Höllwarth kommt zurück

Bereits von 2006 – 2007 war Alex Testpilot der skywalk Crew. Zwischenzeitlich arbeitete er einige Jahre sehr erfolgreich bei einem anderen Gleitschirmhersteller, bevor er jetzt wieder in sein ursprüngliches Team zurückgekehrt ist. Er wird nun, neben X-Alps Athlet Paul Guschlbauer und Markus Wallner, Teil des skywalk R&D-Teams um Arne Wehrin und Manfred Kistler. Mehr

Infos: www.skywalk.info



Neu auf DVD Colours of the Sky 3 D

Christoph Kirchners Paragliding-Dokudrama „Colours of the Sky 3D“ begleitet drei Flugsportler und verbindet inhaltliche Tiefe mit spektakulären Flugaufnahmen. Als Nebenhandlung fungiert die Lebensgeschichte eines Mannes, der sich erst im hohen Alter den Traum vom Fliegen erfüllt.

Infos: www.coloursofthesky.com

KALENDER Jetzt bestellen für 2012

Cartoons - Zum ersten Mal erscheint 2012 ein Kalender aus der Zeichenfeder des langjährigen Drachenfliegers Thomas Fürbaß. Das Produkt im DIN A4-Format besteht aus 13 lustigen Cartoons aus der Drachenflieger-Szene. Die Zeichnungen sind als s/w-Bilder auf verschiedenfarbigen Untergrund gedruckt. Ob als Geschenk für den fliegenden Lebensgefährten, den Kollegen oder für sich selbst, ein Blick auf den Kalender sorgt jeden Monat für kleine Erheiterungen im Alltag. Preis 18,95 Euro (incl. Verpackung und Versand), 23,75 Euro (außerhalb Deutschlands).
Infos: t.fuerbass@gmx.de



Fliegerkalender 2012

Drachen
Spektakuläre Aufnahmen zu einem Kalender zusammengestellt von dem Drachenflieger und Fotografen Dietmar Tschabrun, Größe 42 x 29,5 cm.

Gleitschirm
Atemberaubende Aufnahmen der weltbesten Gleitschirmfotografen zeigen die Welt des Gleitschirmfliegens aus besonderen Perspektiven. Der Gleitschirm-Kalender begleitet Dich mit 13 Flug- und Landschaftsaufnahmen im Großformat durch das ganze Jahr. Ein Highlight für Gleitschirmflieger, Fotofreunde und schön zum Verschenken. Beide Kalender gibt es im DHV-Shop unter „Verschiedenes“

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



Team 5 Red

Der Gleitschirm Team 5 Red des Herstellers AIRsport 2000 GmbH hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in der Größe L erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.airsport.at



Skyline Owl

Der Gleitschirm Skyline Owl des Herstellers Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit der Klassifizierung A nach den LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in der Größe 28 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skyline-flightgear.de

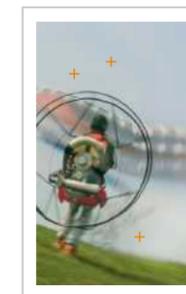
Anzeigen



Elektro Motorschirm

ab sofort
Schnupperflüge

www.ich-will-fliegen.de



Startart Kommunikation

Markenkonzepte und Verkaufskommunikation,
Produkt- und Actionfotografie für Sport und Lifestyle

Henning Alberti Datennetz www.henningalberti.de
Kommunikationsdesign info@henningalberti.de
und Fotografie Feldapparat +49 (0)172-4577318



Kontest Onlineshop Neu in der Produktpalette

Beheizbare Handschuhe, schlank gearbeitet, leicht und geschmeidig und mit einer Thinsulate Membran verarbeitet. Mit einem optionalen Lithium-Polymer- Akku Set ist bis zu 5 Stunden wohlige Wärme möglich, Preis 59,- € Für die Füße beheizbare Schuhinnensohlen für jede Schuhgröße mit einer Schere zuschneidbar, Preis 29,- € Außerdem neu eine Air-Cross Mütze mit gesticktem warmen Fleeceinnenband, welches die Ohren und den Stirnbereich warmhält für 14,90 €

Infos: www.kontest.eu



Parashop Beheizbare Handschuhe von Chiba

Für den Winter oder Streckenflüge im Frühjahr. Die wasserdichte Oberhand aus Neopren sorgt für perfekte Isolierung und Heizleistung ca. 4-5 Stunden. Dabei sind die neuartigen Heizelemente flexibel und verhindern Druckstellen. Größen S bis XXL, Preis 194,90 Euro. Die ersten 50 Bestellungen bekommen noch ein T-Shirt vom Parashop dazu. Infos: www.parashop.at



Icaro Paraglider Two in One – Neuer Windstopper-Handschuh

Two-in-One“ – der neue Windstopper-Handschuh. Die ideale Lösung für alle Piloten: 2 Handschuhe in einem – und das aus warmem, funktionellen Windstopper-Material. Zur Startvorbereitung die notwendige Fingerfreiheit – der Fäustling wird zurückgeklappt und an der dafür vorgesehenen Halterung angeklettet. Zum Fliegen die kuschelige Wärme eines Fäustlings. Preis: Euro 59,00 inkl. MwSt. Infos: www.icaro-paragliders.de



Anzeige

warten
oder die Kunst ...

it's in your nature **ADVANCE** advance.ch

... den Wetterbericht
abzuschalten

wenn dir das Fliegen
angeboren ist
fällt es dir nicht leicht
auf die nächste
Chance zu warten

aber
wann immer sie kommt
bist du bereit



Fliegen ist geil!

Gleitschirm



Schulung seit 1987



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

Harzer Gleitschirmschule & Shop Knut Jäger * Bähringer Straße 31 * 38640 Goslar

Motorschirm



Schulung seit 1994





FOTO FELIX WÖLK PILOT JOSEF BAUER IN NEPAL

Frohe Weihnachten
und
Happy Landings
in 2012
wünscht Euch
das DHV-Team

Frohe Weihnachten
und
Happy Landings
in 2012
wünscht Euch
das DHV-Team

FOTO NADER COURI IN RIO



OBERBLEIBEN

Uli Wiesmeier hat die Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen gewonnen. Doch er ist nicht nur ein außergewöhnlicher Pilot und hervorragender Fotograf, sondern eine faszinierende Persönlichkeit. Ich habe ihn daheim besucht und ein paar Fragen gestellt.

INTERVIEW BENEDIKT LIEBERMEISTER

Aus dem Gleitschirm fotografiert, aber kein Gleitschirm zu sehen. Aktuelle Bilderserie aus 2011, die für einen Kunden in den Dolomiten aufgenommen wurde.

In den 90er Jahren war Uli Wiesmeier einer der bekanntesten Gleitschirmpiloten der Welt. 1991 und 1992 hatte er den Pre-World-Cup und schließlich den World-Cup gewonnen. Gleichzeitig hatte er sich als Fotograf einen internationalen Namen gemacht. Seine Bildbände „Rocks around the World“ und „Wingover“ erschienen in sieben Sprachen und beflügelten die Träume tausender Natursport-Enthusiasten. Dann wurde es im Rennzirkus ruhig um ihn, er zog sich aus dem Wettbewerbssport zurück. Auffallend war die außergewöhnlich professionelle PR- und Marketingstrategie der oberbayerischen Gleitschirmfirma UP, für die er viele Jahre verantwortlich war. Seine Filme „Escape“ und vor allem „The Race“ waren preisgekrönte Meilensteine.

Sportlich tauchte Uli Wiesmeier kurz bei der Europameisterschaft in Garmisch im Jahr 2000 aus der Versenkung auf. Im Team der Niederlande gewann er souverän den ersten Lauf. Sonst flog er hauptsächlich in seiner Heimat unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Die radikale Vereinfachung der Dokumentation beim Streckenfliegen war dann der entscheidende Funke, der seine Wettbewerbsleidenschaft erneut entflamte. 2010 belegte er den zweiten Platz und 2011 flog er auf den ersten Platz in der Offenen Klasse und sicherte sich den Titel des Deutschen Streckenflugmeisters. Uli Wiesmeier lebt in Murnau am Staffelsee. 1959 hat er in Garmisch-Partenkirchen das Licht der Welt erblickt. Sein Haus liegt gut versteckt im hügeligen Gelände neben der Stadt. Der Blick ist einzigartig, vom Estergebirge über Wetterstein, Zugspitze bis zum Laber. Die Hausberge hat er immer im Visier, eine riesige Wiese lädt hinterm Haus zum Landen ein. Sein Händedruck zur Begrüßung ist fest. Uli ist gut trainiert. Die Haarpracht ist weg, aber Kraft, Motivation und Eigensinn nach wie vor reichlich vorhanden.

Uli, was hat sich bei Dir verändert zwischen Deinen Erfolgen Anfang der 90er und jetzt 2011?

Ich habe gelernt, mit Niederlagen besser umzugehen. Früher war ich mir gegenüber ein schlechter Verlierer.

Stationen eines bewegten Sportlerlebens



Von links: Kletterfotografie der 80er - ein Bild, das um die Welt ging - erste Flüge in Chamonix - Weltcupsieger 1992 - Bildband Wingover -

Gleitschirmfotografie der 90er - Filmprojekt 2002

Mittlerweile dauern der Schmerz und die Wut über das Versagen nur noch Sekunden oder Minuten. Ich sage mir: „OK, Fehler gemacht, analysiert, Punkt. Die Sonne scheint, du bist an der frischen Luft, andere sitzen im Supermarkt hinter der Kasse. Jetzt fährst heim, schwingst dich aufs Rad oder gehst in den Biergarten. Absaufen ist nicht abstürzen! Ich habe das Gefühl, das verwechseln viele ambitionierte Streckenflieger.“

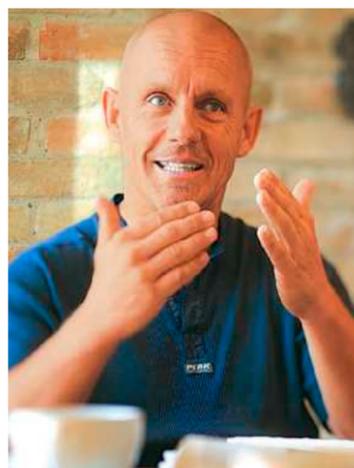
im Ohr. Du rennst einfach wie ein Verrückter todesmutig auf den Felsabbruch zu, bis der Schirm dir die Beine vom Erdboden zieht. Im Grunde funktionierte es auch so. Ich flog. Einsamkeit zwischen Himmel und Erde. Das Gefühl war noch intensiver als ich es mir jemals hätte vorstellen können. Nach dem Flug vom Plan Praz wusste ich, dass war genau das, wonach ich mein Leben lang gesucht hatte. Ich kaufte sofort meinen ersten Schirm und nahm ihn mit nach Deutschland. Da war ich einer der ersten. Es gab noch den Dolezalek, den „Daniel Düsentrieb“, aber den kannte keiner, denn er kam ja nicht aus der Alpinszene. Doch bald explodierte in Deutschland die Gleitschirmbombe. Ein Boom, wie ihn selten eine Sportart erlebt hatte. Der Gleitschirm wurde als „Flugzeug aus dem Kofferraum“ angepriesen. Total einfach, das kann jeder. Und so sind wir in

das erste Desaster gerannt. Mit dieser Einschätzung haben sich viele verletzt oder sind gnadenlos mit den Naturgewalten konfrontiert worden und haben wieder aufgehört. Doch wir waren mittendrin. Fast wöchentlich haben die Hersteller die Schirme verändert, und wir als „Profis“ waren stolz darauf, dieses mitunter haarsträubende Zeug zu fliegen. Das war auf der einen Seite eine spannende Pionierzeit, aber auf der anderen Seite auch zum Teil sehr gefährlich. Vor allem als Laurent de Kalbermatten ins Spiel kam, der geniale Konstruktionsideen hatte, aber auch oft übers Ziel hinausgeschossen ist

und sich so mancher Denkfehler bei seinen Konstruktionen eingeschlichen hat. Ihm ging es darum, das Profil möglichst steif zu machen.

Dann ist man schon damals einen ähnlichen Weg gegangen, wie heute mit den Zweieleinern versucht wird?

Ja, deshalb sage ich: Genair war Tschernobyl und R10/R11 ist Fukushima. Der Mensch ist sehr vergesslich und es braucht immer erst einen Super-Gau, bis er reagiert. Genair brachte und R10/R11 bringt einen extremen Leistungsgewinn indem man versucht, aus dem Haufen Stoff am oberen Ende der Leinen eine möglichst feste „Tragfläche“ zu formen. Um zu begreifen, dass diese „geballte Energie“ bei Turbulenzen und hoher Geschwindigkeit nicht mehr zum Rest des gesamten „Flugzeugs“ passt - Pilot hängt an dünnen Leinen unter diesem Flügel - muss man kein Aerodynamiker sein. Ein Schirm muss durch kontrollierbare Klapper rechtzeitig Energie vernichten können, um dem Piloten eine Chance für aktive Maßnahmen zu geben, bevor die Dynamik des Flügels nicht mehr zu bändigen ist. Das ist und bleibt meine Definition eines sicheren Gleitschirms. Der Genair war in den äußeren zwei Dritteln geschlossen und hat beim Einklappen wie ein fester Flügel reagiert. Er konnte nicht mehr geöffnet werden. Die Anfangsstabilität – eine Scheinsicherheit – war enorm. Hat es aber einmal richtig geschneppert, dann war auch für den besten Piloten nichts mehr zu reparieren. Wir haben Glück gehabt, ich bin bis zum Bauch im Sumpf gesteckt und der Bender Toni ist Kopf nach unten einen halben Meter über dem Waldboden im Baum geblieben. Als es dann noch einen Toten im Ausland gab, hat der DHV schnell reagiert. Uns 30-jährigen Adrenalinjunkies ließen diese Abstürze kalt. Wir dachten damals ähnlich wie viele Piloten im aktuellen Rennzirkus: „Wenn wir als leistungsfähige Piloten auch noch leistungsfähiges Mate-



Absaufen ist nicht abstürzen! Ich habe das Gefühl, das verwechseln viele ambitionierte Streckenflieger.“

Du warst mit Leib und Seele Kletterer. Wann hat Dich das Gleitschirmfliegen gepackt?

Ich stand zu der Zeit in engem Kontakt zu Bruno Cormier aus Chamonix, damals Chef des französischen Klettermagazins „Vertical“. Im Frühjahr '86 rief er mich begeistert an: „Uli, wir fliegen jetzt alle. Es ist kinderleicht. Du musst unbedingt vorbeikommen.“ Also kam ich. Die einzige Vorbereitung bestand in der Inspektion des Landeplatzes, den Übungshang kann ich mir sparen, meinte Bruno, das wäre nur Zeitverschwendung. Dann stand ich neben der Gipfelstation des Plan Praz. Es ist ja alles kinderleicht, hatte ich Brunos Worte

das erste Desaster gerannt. Mit dieser Einschätzung haben sich viele verletzt oder sind gnadenlos mit den Naturgewalten konfrontiert worden und haben wieder aufgehört. Doch wir waren mittendrin. Fast wöchentlich haben die Hersteller die Schirme verändert, und wir als „Profis“ waren stolz darauf, dieses mitunter haarsträubende Zeug zu fliegen. Das war auf der einen Seite eine spannende Pionierzeit, aber auf der anderen Seite auch zum Teil sehr gefährlich. Vor allem als Laurent de Kalbermatten ins Spiel kam, der geniale Konstruktionsideen hatte, aber auch oft übers Ziel hinausgeschossen ist





rial bekommen, dann sind wir unschlagbar!“ Den Rest erledigt die selektive Wahrnehmung. Man redet sich’s schön und sieht nur das, was man sehen will. Wir standen kurz vor einem wichtigen internationalen Wettbewerb und der Genair war die „Waffe“ schlechthin und wurde uns über Nacht vom Verband weggenommen. Ich weiß noch genau, wie wir reagiert haben: Wütend und mit absolutem Unverständnis. Heute bin ich dem DHV dankbar, dass er uns damals vor uns selbst geschützt hat. In einer ähnlichen Situation sind wir jetzt. Ich hätte mir gewünscht, dass die Verbände noch früher eingegriffen hätten. Schon vor einem Jahr war ich überzeugt, dass mit diesen Schirmen bald Piloten sterben werden. Spätestens als Alex Hofer - für mich einer der besten der Welt - mit seinem R11 verunglückte, hätte man endlich die längst überfällige Vollbremsung machen müssen. Chrigel Maurer hat übrigens immer die Finger von diesen extrem versteiften „Tragflächen“ gelassen und fliegt der 2-Leiner Konkurrenz nicht nur bei den X-Alps regelmäßig um die Ohren...

Bist Du die ganze Saison mit einem Serienschirm geflogen?

Ja, mit einem GTO von Gin. Das war vielleicht nicht der leistungsstärkste im Feld, aber ich konnte mich immer auf meinen Schirm verlassen und entspannt mit viel Spaß auf Strecke gehen. Folgende Aussagen sind mir ganz wichtig: Ich behaupte, die Gleitschirme haben heute mehr als genug Leistung. Arbeitet an eurer ei-

genen Leistungsfähigkeit, bevor ihr nach mehr Leistung der Geräte schreit. Orientiert euch an Piloten, wie z.B. dem Schweizer Michael Müller, der ein geniales Dreieck mit einem B-Schirm fliegt. Das Dreieck von Scoul im Engadin, mit zweimaligem Wechsel des Alpenhauptkammes. Der Leistungshype ist im Grunde genommen ein Armutzeugnis!

Wieso fliegst Du dann keinen B-Schirm bei Deinen Dreiecken?

So ein Serien-Hochleister ist für mich persönlich die richtige Mischung aus Sicherheit und Flugspaß. Ich bin die längste Zeit Prototypen geflogen, da fühlt sich so ein D-Schirm oft an wie ein Sportklasseflügel. Das ist aber eine sehr individuelle Angelegenheit, reine Geschmackssache. Wenn man sich unter seinem Schirm 100% wohl fühlt, hat man die richtige Wahl getroffen.

Mehrere bekannte Piloten haben nach Jahren im Wettbewerb ein Comeback versucht und sind gescheitert. Wie kommt’s, dass es Dir gelang?

Ich bin immer drangeblieben. Fliegen war und ist mein Lebenselixier. Doch es muss nicht immer Wettkampf sein. Für mich ist das gemeinsame Erlebnis in der Natur entscheidend. Letzte Woche war ich mit drei Freunden in den Bergen unterwegs. Erst mit dem Radl, dann mit den Schirmen, wir haben auf einem Gipfel übernachtet und sind am nächsten Tag wieder zurück zu den Rädern geflogen. Das war mit Sicherheit mindes-



Die Tage, die ich mir für weite Flüge rauspicke, sind sehr spärlich

tens genauso intensiv wie jedes 200-km-Dreieck. Auch der Biwakflug mit Achim Joos war maximal vom Erlebniswert. Noch eine Bitte: Verwässert den Begriff „Biwakfliegen“ nicht so. Didier Favre hat ihn geprägt und klar definiert! Ohne Seilbahn und ohne Auto und auch ohne Blechlawine wie bei den Red-Bull-X-Alps.

Doch richtig trainiert hast Du wohl auch?

Natürlich. Seit 2000 kratze ich bei meinen Heimatprojekten jedes Jahr ein-zweimal an der 200er Marke. Die Dreiecke vom Laber und Wank habe ich oft probiert. Ich setze mir fast bei jedem Flug eine gewisse Aufgabe und versuche auf Zeit zu fliegen. Irgendwie steckt das „Gewinnen wollen“ in mir drin. Egal ob beim Minigolf oder Schafkopfen. Es zählt nur der Sieg. Das war schon immer so. Als ich mit sechs Jahren als jüngster Teilnehmer ein Langlaufrennen gewann und bei der Siegerehrung hoch über die Menge gehoben wurde, war das wohl ein Schlüsselerlebnis. Irgendwie bin ich so ein Wettbewerbsjunkie. Das ist Veranlagung. Da spricht ja nichts dagegen, solange der Ehrgeiz gesund ist und nicht Leben und Gesundheit gefährdet.

Wie motivierst Du Dich?

Ich gehe vorsichtig mit meinem Hunger um, ich pflege ihn. Wenn eine Sättigung erreicht ist und ich ständig bei irgendwelchen bescheuerten Bedingungen fliege, dann leidet der Appetit. Kommt dann der Tag, an dem ich bei guten Bedingungen 9-10 Stunden fliegen muss

und ich bin nicht hungrig, dann kann ich auch keine Leistung bringen. Deshalb sind die Tage, die ich mir für weite Flüge rauspicke, sehr spärlich. Auf der anderen Seite bin ich die ganze Flugsaison hellwach am PC und studiere ständig das Wettergeschehen.

Du bist nicht nur ein außergewöhnlicher Pilot, sondern auch ein gefragter und kritischer Fotograf. Wie kamst Du zum Fotografieren?

Ich hab’ immer schon fotografiert. Mit 16 hab’ ich bereits mein erstes Bild verkauft. Gleich zu Beginn meiner Kletterei hab ich versucht, meinen Freunden und der Familie all die intensiven Erlebnisse zu beschreiben. Doch mit Worten ist mir das nie wirklich gelungen. Meist hab’ ich nur Achselzucken geerntet. Da war es naheliegend, in Zukunft die „Abenteuer“ fotografisch zu dokumentieren und Bilder nach Hause zu bringen. Das war eigentlich der Anfang.

Digital-Kameras haben das Fotografieren verändert. Profis klagen, dass es immer schwieriger wird, damit Geld zu verdienen. Mittlerweile macht jeder dank der Technik ganz gute Fotos. Was zeichnet ein wirklich gutes Foto eigentlich aus?

Natürlich, da gab es plötzlich eine Invasion von „Profifotografen“. Doch die Kunden haben bald gemerkt, dass das Angebot nicht immer in Relation zur Qualität steht. Das wichtigste Gut ist die Idee. Für Kreative das größte Kapital. Ja, ich erinnere mich an das Foto von Drachenwelt-

meisterin Corinna Schwiegershausen im Federkleid. Oder von Chrigel Maurer beim ersten X-Alps Sieg.

Für mich ist der Chrigel der König der Gleitschirmflieger. Und so habe ich ihn in Szene gesetzt. Denn so empfinde ich den Kerl. Er ist für mich vielleicht der Einzige, der im wahrsten Sinne des Wortes über den Dingen steht im Gleitschirmsport.

Eine letzte Frage. Was hast Du noch für Ziele?

Ich weiß nicht, ob mein Testosteron dafür noch reicht, denn dafür muss ich sehr schnell fliegen. Aber ein 240 km-FAI-Dreieck in Garmisch zumachen, das wär’s noch. Und da sind wir auch gleich bei einem Anliegen von mir. Das FAI-Dreieck ist definitiv die Königsdisziplin im Streckenfliegen. Die 20-Prozent-Regel ist gut und macht auch Sinn, doch ein geschlossenes FAI-Dreieck muss als Nonplusultra erhalten bleiben und in der Meisterschaft mit Bonuspunkten belohnt werden. Es sind ganz einfach zwei Paar Stiefel, ob ich zur besten Thermikzeit an den Wendepunkten meine Zeit in zusätzliche Kilometer investieren kann oder ob ich mir eine Zeitreserve für den Nachhauseweg zurückhalten muss. Besonders bei unseren deutschen Dreiecken wird in der Regel der Pilot, der gezielt auf 20% fliegt, immer mehr Punkte ernten als derjenige, der auf Heimkommen fliegt. Ich versuche immer, meine Dreiecke zumachen. Rekorde werden ja auch nur anerkannt, wenn das Ding zu ist. 10% Bonuspunkte für ein geschlossenes FAI-Dreieck wären eine faire Sache. ◀



Auf die Bretter, fertig, flieg!

Ski & Fly

Drei winterliche Fluggebiete für einen Tag im Schnee mit Ski und Schirm

TEXT UND FOTOS FREDEGAR TOMMEK

Der erste verschlafene Blick heute gleitet über das plauschige Winter-Plümo hinunter bis zum dicken Zeh. Was macht der eigentlich da draußen, so ganz allein? Ihm ist kalt, ziemlich kalt sogar. Ich ziehe den Ausreißer wieder unter die warme Decke. Was ist heute eigentlich für ein Tag? Keine Ahnung. Der zweite Blick fällt auf den Adventskalender. Der steht aber noch nicht lange hier auf dem Nachttisch, oder ...? Langsam wachen auch die Gehirnzellen auf. Richtig! Klaus Klever hat doch gestern Abend im „Heute Journal“ schon vorgewarnt: „Meine Damen und Herren, der Winter steht vor der Tür. Heute Nacht gibt es Schnee in den Alpen, und davon reichlich.“ Ich gehe zum Dachfenster und öffne die Luke. Da kommt er mir auch schon entgegen. Weich, weiß, flockig und kalt. Satte 30 cm weiße Neuschneepracht. Jetzt noch schnell die angestaubten Skier aus dem Keller holen und den warmen Overall zu Schirm und Gurtzeug packen. Scheiben freikratzen und ein Stoßgebet an die Autobatterie schicken. Der Himmel ist tiefblau. Ich schenke dem Fahrer des Schneepflugs ein dankbares Lächeln und rolle los, Richtung Skigebiet. Ein Tag wie gemacht zum Skifahren und Fliegen...

FOTO TIM GRABOWSKI



Diedamskopf – Winter-Nummer-Eins im Bregenzer Wald

Ein Highlight des winterlichen Event-Kalenders war in der Vergangenheit stets der Bregenzerwald-Cup. Die bekannte Messe- und Flugshow wechselte im Zweijahres Rhythmus zwischen Stubai-Tal und Bregenzerwald hin und her. Leider liegt der letzte Cup am Diedamskopf bereits einige Jahre zurück (2007) und eine Neuauflage ist nicht in Sicht. Geblieben ist die Gewissheit, dass der Diedamskopf und das zugehörige Skigebiet einen perfekten Rahmen für „Ski&Fly“ Freunde bietet. Die Talabfahrt rühmt sich mit dem höchsten Startpunkt in der Region auf 2.050 Metern und bedient mit rund 1.250 Höhenmetern Skifahrer aller Könnensstufen. Neuerdings kommen auch Snowboarder und Freestyler auf ihre Kosten. Im Diedamspark lässt es sich „smooth kickern“ und abheben, oder eben locker im Liegestuhl chillen. Die zweigeteilte Gondelbahn, vier Schlepp- und zwei Sessellifte verteilen die Wintersportler auf das übersichtliche Skigebiet. Für Gleitschirmflieger stehen im Winter drei Süd-Startplätze auf verschiedenen Höhen zur Verfügung. Zwei Rampen mit Ausrichtung nach Süden befördern die Kollegen Drachenflieger in die Luft.



Die Figuren der Kunstinstallation Horizon Field des Briten Antony Gormley befinden sich zum Teil ganz in der Nähe der Startplätze. Hier am Diedamskopf unter der Drachenrampe.

INFOBOX DIEDAMSKOPF

Eignung: Gleitschirm und Drachen 

1. Startplatz Gipfel: Der Startplatz befindet sich oberhalb der Bergstation am Funkturm. Es kann nach SO bis SW gestartet werden, die Drachenrampe zeigt in Richtung S. Sie wurde vor einiger Zeit versetzt und befindet sich jetzt ca. 50 Meter unterhalb. N 47° 20'42", O 10° 01'33"

Höhe: ca. 2.100 Meter

2. Startplatz Bergstation: Es wird etwas unterhalb der Bergstation bei der Drachenrampe in Richtung Süden gestartet. N 47°20'42", O 10°01'48"

Höhe: ca. 1.980 Meter

3. Startplatz Mittelstation: Liegt unterhalb der Mittelstation und ist entlang der Skipiste zu erreichen. Startrichtung S. N 47° 19'60", O 10° 01'29"

Höhe: ca. 1.670 Meter

Das Starten ist nur von den markierten Plätzen aus gestattet. Nicht von den allgemeinen Pisten aus starten!

Für die Beförderung von Drachen gilt eine besondere, zeitlich eingeschränkte Regelung. Unbedingt frühzeitig auf Homepage checken!

Talabfahrten für Gleitschirm- und Drachenflieger sind kostenlos, Start- und Landgebühren sind im Ticket enthalten!

Der Landeplatz liegt im Winter und bei Schneelage zwischen dem Parkplatz und dem Hotel Elisabeth. N 47° 18'55", O 10° 00'33", **Höhe:** ca. 860 Meter

Wintersaison der Bergbahn: 16.12.2011 bis 09.04.2012, Betriebszeiten 08.45 Uhr bis 16.15 Uhr

Bergbahn: www.diedamskopf.at

Örtliche Flugschule: FS Bregenzerwald, www.gleitschirmschule.at

Tourismus/Unterkunft: www.bregenzerwald.at



INFOBOX HÖRNERBAHN

Eignung: Gleitschirm 

1. Startplatz Mittelstation: Einfacher Startplatz unterhalb der Mittelstation und der Alpe Ornach. Geeignet im Winter für überregional schwachen Wind und Windrichtung Ost. Hier wird im Sommer vormittags bis zum Einsetzen des Talwindes aus Norden von den örtlichen Flugschulen geschult. Ein Windmesser steht auf der Seilbahnstütze linker Hand. Vorsicht: Bei starkem Westwind befinden wir uns hier im Lee! N 47° 27'41", O 10° 12'53"

Höhe: ca. 1.320 Meter, Startrichtung Ost

2. Startplatz Weiherkopf: Gestartet wird am Gipfelkreuz, wo auch der Schlepper "Weiherkopflift" endet. Um den SP zu erreichen, laufen wir ca. 25 Minuten von der Bergstation der Hörnerbahn auf einem (meist) präparierten Wanderweg bis zum Gipfelkreuz. Meist wird etwas unterhalb des Kreuzes am rechten Rand der Piste in Richtung SO gestartet. Zunächst aus der Lichtung heraus in Richtung Kabinenbahn fliegen, dann links Richtung Mittelstation. Alternativ kann auch direkt neben dem Schlepplift nach Osten gestartet werden. Sicherheitsabstand zu Liftseilen und Bäumen beachten! N 47° 27'54", O 10° 12'02"

Höhe: 1.661 Meter, Startrichtung O und SO

1. Landeplatz Bolzplatz/Minigolf Bolsterlang: Großer, ebener und leichter LP direkt an der Strasse und nördlich des Minigolf-Platzes. N 47° 27'51", O 10° 14'17", Höhe: ca. 880 Meter

2. Landeplatz Talstation: Unmittelbar neben der Piste und dem Parkplatz an der Talstation gelegen. Auf Skifahrer, unebenen Grund und Hindernisse (Beschneigungsanlagen, Seile der Kabinenbahn) achten! Windsack mittig des LP vorhanden, zusätzlich Fahnen am Parkplatz. N 47° 27'57", O 10° 13'47"

Höhe: 930 Meter

Wintersaison der Hörnerbahn: Anfang Dezember 2011 bis Ostern 2012, Betriebszeiten 08.30 Uhr bis 16.00 Uhr

Bergbahn: www.hoernerbahn.de

Örtliche Flugschulen: FS Oase, www.oase-paragliding.com

FS Rohrmeier, www.flugschule-rohrmeier.de

FS Mergenthaler, www.gleitschirme.de

Tourismus/Unterkunft: www.hoernerdoerfer.de, www.bolsterlang.de, www.charivari-ferienwohnungen.de

Alternativprogramm: „Therme Oberstdorf“ (www.oberstdorftherme.de): Es gibt wohl kaum etwas Entspannenderes, als nach einem aktiven Tag auf der Piste und in der kalten Winterluft einen guten Aufguss in der Sauna zu genießen. Die Therme im nahegelegenen (ca. sieben Kilometer) Oberstdorf bietet diverse Saunen mit stündlich wechselndem Aufguss drinnen und draußen. Im dampfenden Außenbecken mit Blick in die umliegende verschneite Bergwelt entdeckt selbst der hartgesottene Flieger seine romantische Ader...



Hörnerbahn – überschaubar und anfängerfreundlich

Mit „gemütlich und überschaubar“ lassen sich die Hörnerdörfer Bolsterlang, Fischen, Obermaiselstein, Ofterschwang und Balderschwang wohl am treffendsten beschreiben. Treibt es im Sommer die Wanderer zu stundenlangen Touren über die Hörnergipfel oder die Nagelfluhkette, so zieht es die Winterfreunde zur Hörnerbahn, eines von mehreren örtlichen Skigebieten. Eine zweiteilige 6er-Kabinenbahn, ein Sessellift und vier Schlepplifte bringen die meist familienorientierten Skifahrer auf die Pisten. Sportliche und ambitionierte Brettlfahrer lassen es lieber am Nebelhorn in Oberstdorf oder am Fellhorn, bzw. der Kanzelwandbahn im nahen Kleinwalsertal krachen. An der Hörnerbahn lässt man es gemütlich angehen und genießt den Panoramaausblick auf die gegenüberliegenden Sonnenköpfe. Auch das markante Rubihorn und das Nebelhorn sind in Sichtweite. Die Pisten lassen sich großteils als einfach bis mittelschwer charakterisieren, was auch für die Übersichtlichkeit des Fluggebiets zutrifft. Von beiden Startplätzen aus ist der Landeplatz am Minigolfplatz einzusehen, der an windarmen Flugtagen im Winter unkompliziert zu landen ist. Vorausgesetzt, der bekannt starke, sommerliche Talwind im nordsüd ausgerichteten Tal von Immenstadt nach Oberstdorf hat auch hier die Winterpause eingelegt. Der obere Landeplatz, direkt an der Talstation gelegen, wird im Sommer aufgrund der Unebenheiten und der leeren Lage im Talwind nur selten genutzt. Im Winter lässt es sich hier bei präparierter Piste deutlich besser einlanden. Da der Parkplatz direkt an der Piste liegt, ist das Umsteigen von Ski auf Schirm und wieder zurück unkompliziert.

Anzeige

Sie lag hoch, die Latte für den Nachfolger des POISON2, denn dieser war zwei Mal in Folge Sieger in der Serienklasse der deutschen Gleitschirmflieger und zudem bei seinen Piloten wegen seiner ausgewogenen Flugeigenschaften äußerst beliebt.

Wir sind uns sicher, dass wir einen würdigen Nachfolger entwickelt haben, mit optimiertem Silbertuch, Rigidfoil, Einzel-Leinen-Aufhängung und einer Streckung von 6,8 ist er dazu noch extrem eindrucksvoll und außergewöhnlich leistungsstark.

Wir freuen uns, Euch den **POISON3** als unser neues Flaggschiff präsentieren zu dürfen.

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

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

Mehr Info unter:
www.skywalk.info

ARIBIA
 JET FLAP lightweight glider - LTF03:1-2

MESCAL
 JET FLAP fun cruiser - LTF09:A | EN:A

TEQUILA
 JET FLAP freerider - LTF09:B | EN:B

CHILI2
 JET FLAP high-end freerider - LTF09:B | EN:B

CAVENNE
 JET FLAP sportster - LTF09:2 | EN:C

POISON3
 JET FLAP race carver - LTF09:D | EN:D

JOINT 2
 JET FLAP biplace - LTF09:B | EN:B

MOJITO.HY+
 JET FLAP motor- & mountain-glider - LTF03:1 | DULV

SCOTCH.HY
 JET FLAP motor- & mountain-glider - LTF03:1-2 | DULV

VENOM
 JET FLAP motor-glider - DULV

Foto: www.wolfgangsh.de



Hahnenkamm – Geheimtipp bei Reutte

Wer sich dem Hahnenkamm von Westen her durch das Tannheimer Tal nähert, fühlt sich beim Anblick der mächtigen, blanken Felswände der Roten Fluh und dem Gimpel unweigerlich an die Dolomiten erinnert. Senkrechte Thermikflanken, die zumindest in der Hochsaison zuviel des Guten an Aufwind produzieren. Vorbei am Haldensee wird nach weiteren 10 Kilometern die Ortschaft Höfen erreicht. Hier, wo im Sommer die kräftigen Talwinde des Tannheimer- und des Lechtals verlaufen, finden wir den knapp 2.000 Meter hohen Hahnenkamm. Berühmt-berüchtigt dient er im Frühjahr und Sommer als pulsierende Tankstelle auf dem Weg vom Tannheimer Tal Richtung Inntal. Gut für den Winterbesucher, dass die großflächigen Südhänge ihre thermische Kraft unter Schnee einbü-

ßen und so den Flug am Hahnenkamm auch für Genussflieger interessant machen. Ein Ost- und ein Weststartplatz ermöglichen dem Besucher neben der Skifahrerei auch den anschließenden Winterflug mit dem Gleitschirm. Vorausgesetzt, man hält sich an einige Vorgaben und informiert sich im Vorfeld. Allzu groß ist das Gelände nicht, so dass es bei Soaringbedingungen am Oststartplatz am Wochenende schon mal eng werden kann. Die Pisten wurden in diesem Jahr erstmals um einige Kilometer und die neue 8er Kabinenbahn erweitert. Rund 16 Pistenkilometer und ein grandioser Panorama-Rundumblick vom Gipfel aus auf das Tannheimer Tal, die Allgäuer Berge und die Zugspitze sind handfeste Gründe für einen Besuch des vergleichsweise weniger bekannten Gebiets.

INFOBOX HAHNENKAMM

Eignung: Gleitschirm

1. Startplatz Ost: Im Sommer befindet sich der große und einfache Startplatz mit fest-installiertem Windsack auf der Piste. Zu erreichen über einen zehnmütigen Fußmarsch von der Bergstation der Kabinenbahn aus. Im Winter verläuft hier die Piste und der Start ist verboten! Alternativ wird dann etwa 50 Höhenmeter oberhalb der Bergstation des Sessellifts „Höfener Almbahn“ gestartet. Der Transport ist nur mit Skiern oder Bigfoots an den Füßen erlaubt! Wer kann, der fliegt mit Kurzski oder Bigfoot, ansonsten müssen die Bretter Platz im Rucksack finden.

Unbedingt ausreichend Abstand zum Lift und Skifahrern halten!

2. Startplatz West Sender/Gipfel: Gestartet wird von einer kleinen Freifläche knapp unterhalb einer eingezäunten Sendeanlage mit einer kleinen Holzhütte davor. Erreicht wird dieser SP über einen schmalen Wanderweg via Gipfelkreuz, für den man ca. 30 Minuten benötigt. Der SP wird in mühevoller Handarbeit vom örtlichen Verein gerichtet, kann aber nach starken Schneefällen auch mal nicht startbar sein. Vorher via Homepage erkundigen! Bei schwachem Westwind oder Nullwind ist es möglich, sofort den Grat in Richtung Osten zu queren und somit den offiziellen Landeplatz zu erreichen. Beim Geradeausflug nach Westen, bzw. links um die Gaichtspitze herum, ist das Erreichen des LP nicht immer gewährleistet.

Achtung: Der zweite West-Startplatz etwas unterhalb ist im Winter gesperrt und birgt u.U. Lawinengefahren! N 47° 28'43", O 10° 38'34"

Höhe: 1.910 Meter, Startrichtung West
Landeplatz Höfen: Großzügiger LP, ausgestattet mit Windfahnen direkt am Clubhaus der Gleitschirmflieger Hahnenkamm. Bitte nicht mit Autos anfahren!
N 47° 28'31", O 10° 40'49"

Höhe: 910 Meter

Winterbetrieb der Reuttener Seilbahn: ab geeigneter Schneelage im Dezember 2011 bis 09.04.2012, Betriebszeiten 08.45 Uhr bis 16.00 Uhr

Start- und Landekarte: Nur in der Sommersaison 3,- Euro pro Tag, zu lösen an der Kasse. Landekarte berechtigt auch zur kostenlosen Talfahrt, wenn nicht mehr geflogen werden kann.

Bergbahn: www.reuttener-seilbahnen.at

Örtlicher Verein: www.flyhahnenkamm.info

Achtung: In Höfen befindet sich ein Motor- und Segelflugplatz! Überfliegen nur unter Beachtung der entsprechenden Vorschriften (siehe Homepage des Vereins)!

Anzeige

Check

Dein
Equipement.

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

Startplatz am Collado Garcia in
der Sierra de los Filabres



Ausprobieren potenzieller
Fluggebiete



Ab in den Süden

Fliegen rund um's Cabo de Gata

Den Zugvögeln hinterher in's Winterquartier Der Naturpark Cabo de Gata
ist einzigartig zu Erde, zu Wasser und in der Luft

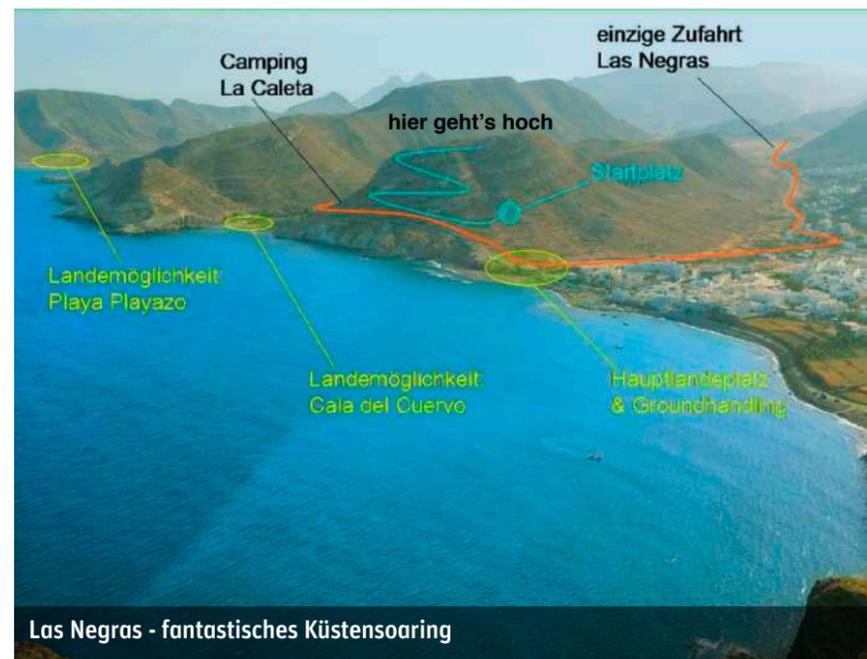
TEXT UND FOTOS MARTIN STEGMANN

Noch nie davon gehört? – Dann ist es aber an der Zeit diese kleine Perle am Mittelmeer kennenzulernen. Das Cabo de Gata ist der südöstlichste Zipfel an der andalusischen Mittelmeerküste, liegt im Nordosten der Provinz Almeria und hat so überhaupt nichts gemein mit dem Rest der von Bauwut gekennzeichneten spanischen Mittelmeerküste.

Jahrhunderte hindurch galt diese Gegend aufgrund ihrer zahlreichen Buchten und Strände als Rückzugsgebiet für Piraten und Schmuggler und war deswegen bis in die jüngste Vergangenheit mehr oder weniger unbesiedelt.

Sehr schön in Szene gesetzt wurde das Cabo de Gata von Sergio Leone in seinen berühmten Spaghettiwestern oder von Steven Spielberg in „Indiana Jones“.

Heute ist die einzig echte Wüste Europas als Naturpark geschützt und hat sich als Urlaubsgebiet für den sogenannten „sanften Tourismus“ etabliert. Hier gibt es sie noch – die einsamen unverbauten Strände. Statt Betonburgen und Freizeitanimateuren gibt es hier beschauliche kleine Landhotels und Anbieter für Outdoor-Aktivitäten wie Mountainbiking, Windsurfen, Wandern, Reiten, Tauchen, Kajakfahren und natürlich Gleitschirmfliegen.



Fluggelände bei Cabo de Gata

Verglichen mit den Alpen oder Pyrenäen sind die hiesigen Gebirgszüge zwar eher bescheiden, haben aber den enormen Vorteil, dass aufgrund der steppenartigen Vegetation fast überall gestartet und gelandet werden kann. So sind der Entdeckerlust auf neue Fluggelände kaum Grenzen gesetzt. Flugsaison ist das ganze Jahr über, wobei die besseren Bedingungen im Winterhalbjahr anzutreffen sind.

Leider sind die im folgenden beschriebenen Fluggelände den Drachenfliegern, aufgrund der begrenzten räumlichen Start- und Landebedingungen, nicht zu empfehlen. Es gibt jedoch Verhandlungen des örtlichen Clubs mit der Naturparkverwaltung über die Freigabe zweier wunderschöner Fluggelände an der Küste, welche dann auch für Drachen geeignet wären.

El Campillo GS

Bei Los Albaricoques gelegenes weitläufiges Tal mit Ost-West - Ausrichtung und wunderbaren Soaringhügeln für Westwind (Poniente), sowie immens viel Platz für anspruchsvolles Groundhandling.

Anfahrt: Von der A7 kommend Ausfahrt Nijar Richtung San José, auf halber Strecke links abbiegen nach Los Albaricoques, dann zweieinhalb Kilometer auf Piste der Beschilderung „Ruta del Cine“ folgen.

Koordinaten:

SP: N36° 51' 32,4" W002° 05' 35,7"

LP: N36° 51' 39,3" W002° 05' 49,7"

Höhendifferenz: 50 m

Las Negras GS

Fluggelände an der Küste für die andere Hauptwindrichtung (Levante) aus dem Osten. Eine Erfahrung der besonderen Art ist es, die Klippen von Las Negras in der laminaren Meerbrise anzufliegen, wie auf Watte gebettet über dem Meer in sichere Höhen aufzusteigen und sich ganz dem Zauber der Landschaft hinzugeben.

Anfahrt: Von der A7 kommend Ausfahrt Campohermoso Richtung Las Negras. Hier der Ausschilderung des Campings „La Caleta“ nach bis zum Parkplatz am Strand. Von hier wenige Meter bis zum Startplatz.

Koordinaten:

SP: N36° 52' 36,3" W002° 00' 27,4"

LP: N36° 52' 40,7" W002° 00' 22,4"

Höhendifferenz: 30m



Los Baños de Sierra Alhamilla GS+HG

Das bedeutendste lokale Fluggelände liegt bei der Oase „Los Baños de Sierra Alhamilla“. Bedeutend deshalb, weil hier die vorherrschenden Winde aus Osten und Westen durch kleine Vorgebirge kanalisiert werden und dann, thermisch unterstützt, am Startplatz als Südwind erscheinen und somit an gut 200 Tagen im Jahr fliegbar Bedingungen herrschen. Desweiteren bietet es fantastische Ausblicke auf den Küstenverlauf mit seinen kilometerlangen Sandstränden, an deren Ende sich dann die „Sierra de Cabo de Gata“ erhebt. Die verkehrstechnische Anbindung ist hervorragend, es ist äußerst bequem und schnell zu erreichen.

Man startet auf ca. 500 m, bei guten Bedingungen steigt man bis auf über 1.000 m. Obwohl Toplandung möglich ist, empfiehlt es sich für Neulinge, erst mal den großen Landeplatz in der Talmitte anzufliegen.

Anfahrt: Von der A7 kommend auf die A92 in Richtung Granada und bei der ersten Ausfahrt „Pechina“ runter und auf gut ausgebauter Straße noch etwa 6 km bis „Baños de Sierra Alhamilla“. Kurz vor dem Dorf ist ein Hügel auf der rechten Seite, ein Fußpfad führt zum Startplatz.

Koordinaten:

SP: N36° 57' 36,2" W002° 24' 07,4"

LP: N36° 57' 08,0" W002° 24' 36,4"

Höhendifferenz: 200 m

Cuevas de Los Ubedas GS

Zwei Soaringkanten am Fuße der Sierra Alhamilla bieten tolles Panorama und viel Spaß mit Toplandung, wenn die Winde an der Küste zu stark sind.

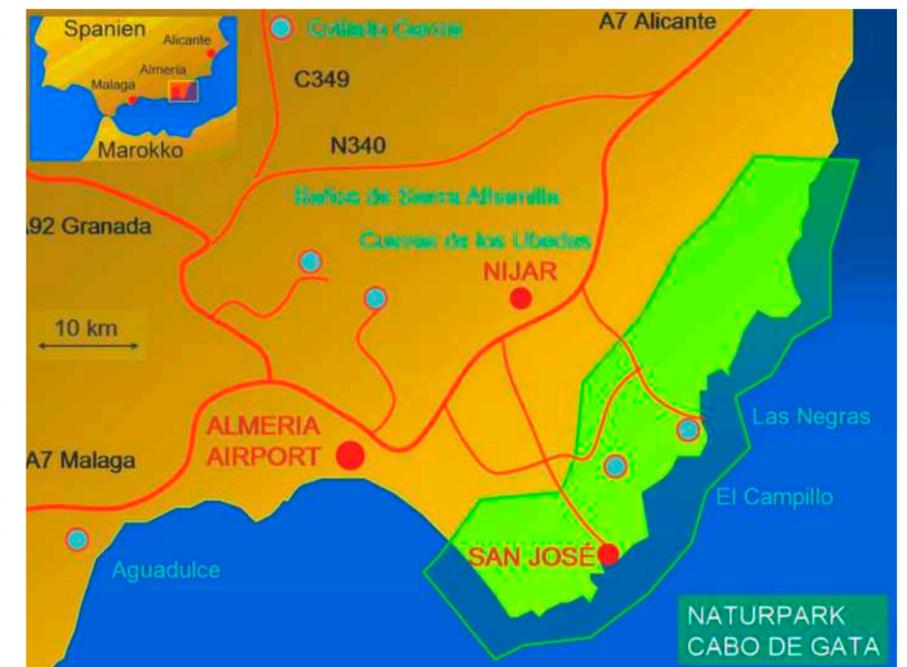
Anfahrt: Von der Flughafenautobahn kommend Richtung „Retamar“, kurz vor dem Ort im Kreisverkehr links abbiegen Richtung „Centro Penitenciario“ (AL3114), dann unter der Autobahn durch bis in Sichtweite des Ortes „Cuevas de los Ubedas“. Dann nach der Weggabelung ca. 500 m Feldweg rechts hoch zum „Poniente“ –Startplatz. Zum anderen Startplatz an der Weggabelung rechts auf Teerstrasse weitere 1,9 Kilometer nach Osten. Nach den Gewächshäusern etwa 300 m auf guter Piste nach Norden, dann links weg auf Holperpiste hoch bis zum Startplatz.

Koordinaten:

SP bei Poniente: N36° 55' 30,9" W002° 17' 32,8"

SP bei Levante: N36° 55' 23,9" W002° 16' 20,0"

LP: meist Toplandung, ansonsten die Talsohle.





Baden, Fliegen,
Baden - möglich
in Las Negras

Collado Garcia GS+HG

Wunderschönes Fluggebiet mit Streckenpotenzial in der Sierra de los Filabres. Idealer Startplatz auf der Passhöhe mit wunderschöner Aussicht. Ideal für Tandemflüge und Anfänger. Leicht zu erreichender Landeplatz im Tal oder Toplanding

Anfahrt: Von Almeria kommend die A92 bei Ausfahrt „Tabernas“ verlassen und auf der N340 bis Orts- umgehung Tabernas, dann links abbiegen in Richtung „Tahal“. Auf gut ausgebauter Straße (C349) bis zur Passhöhe. Am höchsten Punkt rechts weg und dem Feldweg durch ein Pinienwäldchen folgen bis zum Startplatz.

Koordinaten:

SP: N37° 12' 38,4" W002° 16' 56,9"

LP: N37° 11' 59,3" W002° 17' 12,1"

Warnung: Die Provinz Almeria gilt als Gemüsegarten Europas und ganze Ebenen sind mit Plastikfolien zugedeckelt und nicht sehr schön anzusehen. Die ersten Eindrücke vor und nach der Landung am Flughafen in Almeria können verheerend sein. Bald jedoch erkennt man, dass der Großteil der Provinz Almeria mit seinen zahlreichen Gebirgszügen sehr ursprünglich und schön ist.

Kontakte: Jedes Fluggebiet hat seine Eigenheiten und daher sollte man auf jeden Fall einen Kontakt

zur örtlichen Fliegergemeinde herstellen um sich entsprechend zu informieren.

Club Parapente Almeria

www.parapentealmeria.com

Siehe auch: www.gaschy.org/almeria deutschsprachige Mitglieder:

Martin Stegmann, Tel. +34-950 106765,

950 525779, E-Mail: info@caboactivo.com

Bernd Gasteier, Tel. +34-651 590 675

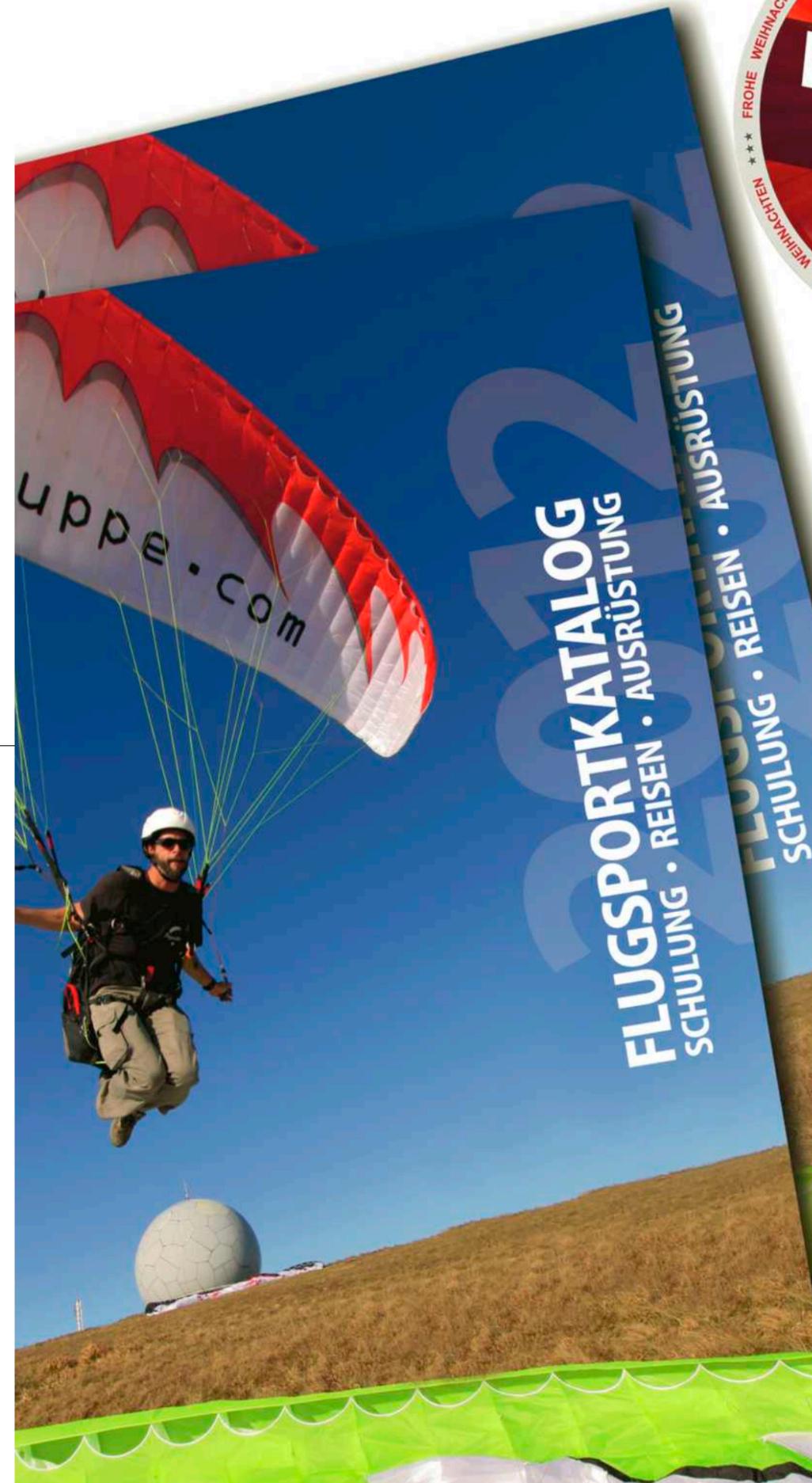
Alain Marco, Tel. +34-650 601 872

Lothar Keller, Tel. +34-639 766 330

Unterkunft: Viele kleine Landhotels im Naturpark, z.B. „Cortijo El Campillo“ (www.elcampillo.info). ▽

Anzeige

www.papillon.aero/2012



€ 50,-
Warengutschein

Einzulösen bis 31.12.2011 im Papillon Fliegershop auf der Wasserkuppe ab einem Warenwert von € 200,-.

Öffnungszeiten:
Montag bis Sonntag von 9:00 bis 18:00 Uhr



Fernweh
Wir haben etwas dagegen!

Südafrika, La Réunion, Peru, Brasilien, Indien, Europa 24 mal
Termine und Infos bei:

FLIEGEN
MIT FREUNDEN
www.bluesky.at - Tel. +43 4842 5176

Para Supply.com
Das echte online Drohnenmagazin

Epic MAXIMUM

Hersteller -> Flieger

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

GESCHENKTIPP!

DREAMS
Flying with the sun
www.frank-fleischmann-foto.de

Ein exklusiver Bildband für den Genussflieger.

SALE

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

shop DHV



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



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



DHV Funktions-Cap
 Preis: 9,80 €



DHV-XC T-Shirt
 Das T-Shirt für den Streckenflieger aus 100 % Baumwolle, Gr. S, M, L, XL
 Preis: 12,00 €



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



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

Größe 46 und 48



Adidas Speedarms
 Speedarms mit Kapuze für Damen, Farbe: blau/gelb mit Drachennmotiv
 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: 44,95 €



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 €



Relief Karten Alpen, Österreich
 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: groß, 1:1,2 Mio, Preis: 39,95 €, groß gerahmt, 1:1,2 Mio, Preis: 69,95 €



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



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



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



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



„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 €



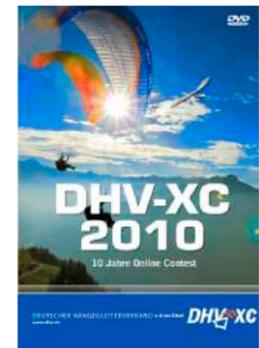
Deutsche Fluggeländekarte
 ca. 450 Fluggelände in ganz Deutschland incl. Schleppgelände. (Ausgabe 2004)
 Preis: 7,00 €



NEU - Drachenflugkalender 2012
 Wunderschöne Aufnahmen zu einem Kalender zusammengestellt von dem Drachenflieger und Fotografen Dietmar Tschabrun, Größe 42 x 29,5 cm, zzgl. 4,10 € Versandkosten (Päckchen)
 Preis: 19,00 € inkl. gesetzl. MwSt.



NEU - Gleitschirmkalender 2012
 Wunderschöne Aufnahmen zu einem Kalender zusammengestellt, Größe 42 x 29,5 cm, zzgl. 4,10 € Versandkosten (Päckchen)
 Preis: 19,00 € inkl. gesetzl. MwSt.

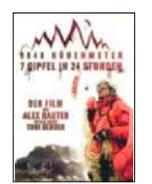


DHV-XC 2010 auf DVD und Bluray
 Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray. Filmemacher Charlie Jöst hat den Wettbewerb mit seinen Videokameras begleitet - hautnah und spannend. Beeindruckende Bilder und Reportagen aus der Luft über Deutschland und den faszinierenden Dolomiten.
 DVD-Preis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

DVDs



Der Thermikfilm
 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 €



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



FLIGHT CONTROL Gleitschirm-Flug-Techniktraining mit 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 €

ZUBEHÖR UND PRÜFUNGSFRAGEN



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)

Erste Hilfe Päckchen

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

Prüfungsfragen

GS A-Schein	Preis: 12,30 €
GS B-Schein	Preis: 12,30 €
HG A-Schein	Preis: 12,30 €
Flugfunk	Preis: 3,60 €

Info - Sammelordner
 Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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

Rettungsschnur-Set

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

SICHER TOPLANDEN

Hohe Kunst

Toplanden ist sehr anspruchsvoll. Hier stellen wir euch das Grundprinzip vor.

TEXT PETER CRÖNIGER FOTOS BJÖRN KLAASSEN

Eine Toplandung ist für viele Piloten die Krönung eines Streckenfluges oder längeren Soarings. Sie erfordert absolute Gerätebeherrschung und besondere Kenntnis vom Gelände und von Hindernissen bedingten Verwirbelungen sowie Turbulenzen und ist außerordentlich anspruchsvoll in Bezug auf gefühlvolles und sicheres Steuern des Fluggerätes im Grenzbereich des Geschwindigkeitsfensters. Die Toplandung ist den absolut erfahrenen und geübten Piloten im bekannten Gelände vorbehalten. Sie ist mit ihren Varianten sehr schwierig zu beschreiben und sollte nur unter Anleitung eines versierten Fluglehrers mit Funk und in laminaren Bedingungen trainiert werden. Aus gegebenem Anlass werden wir das Grundprinzip einer Toplandung vorstellen und auf vorhandene Gefahren hinweisen.

Für ein Toplandetraining braucht man ein laminar angeströmtes Gelände mit wenig Hindernissen und Turbulenzen und eine Windgeschwindigkeit von ca. 20 km/h. Der Hang soll rund und weich in den flachen Landebereich übergehen. Diese Bedingungen ermöglichen ein methodisches Herantasten an den richtigen Landeanflug mit bewusst hoch angesetzten Anflügen und anschließendem „Durchstarten“. Da die Windgeschwindigkeit hoch ist und im Bereich der Hangkrümmung noch zunimmt, wird beim Toplanden selbstverständlich der Landeanflug in Form einer Starkwind-Landeeinteilung durchgeführt (siehe Info 170, ab Seite 50). Dies verhindert das Fliegen mit Rückenwindkomponente und damit eine hohe Geschwindigkeit über Grund. Es bringt Ruhe, Übersicht und Gelassenheit in den Anflug. Wenn der Wind nicht hundertprozentig senkrecht auf die Kante steht, muss so angefliegen werden, dass beim Driften entlang der Hangkante eine Gegenwindkomponente genutzt wird. Die Position wird querab des deutlich zu erkennenden Peilpunktes in einen Bereich des Hanges mit ruhigen Bedingungen und am besten leicht sinkender Luft mit etwa 100 Meter Abstand gelegt. Hier stellt sich der Pilot gegen den Wind und baut durch hin-und-her-Driften Höhe ab. Der Schirm wird dabei nie mehr als 30 bis 45 Grad aus dem Wind gedreht, um die Geschwindigkeit über Grund klein zu halten und den Peilpunkt nie aus den Augen zu verlieren. Die richtige Abflughöhe aus der Position ist abhängig von den erwarteten Aufwinden im Queran-

flug und nur mit sehr viel Geländekenntnis und Erfahrung zu ermitteln. Im Idealfall ist eine Queranflugslinie zu wählen, die einen „Nullschieber“ ermöglicht, um nicht zu hoch zu steigen, aber auf keinen Fall zu weit ins Lee und damit in den Turbulenzbereich und starkes Sinken zu kommen. Bei passender Peilung lässt sich der Pilot in den Queranflug Richtung Landepunkt driften und ganz leicht nach hinten versetzen, um sich einen kurzen geraden Endanflug zu schaffen. Die Feinkorrekturen des Queranfluges werden dabei mit Anpassen der Geschwindigkeit unter Beibehalten des Vorhaltewinkels geflogen. Fliegt der Pilot langsamer, driftet er etwas nach hinten. Fliegt er etwas schneller, so wird der Flugweg nach vorne verändert. Mit dieser Technik kann der Gleitschirm absolut stabil und ruhig gehalten werden. Es sind kaum Schräglagen und starke einseitige Steueraus schläge nötig, um den Flugweg zu optimieren. Je langsamer die Fluggeschwindigkeit ist, desto weniger ist die Kappe aus dem Wind gedreht. Bei Wind von 20 km/h und einer Fluggeschwindigkeit von 30 km/h ergibt ein Vorhaltewinkel von 45 Grad einen Queranflug ohne Versatz nach vorne oder hinten mit einer Geschwindigkeit über Grund von 20 km/h (Skizze). Das Eindrehen in den Endanflug ist bei konsequenter Anwendung des Driftens nur eine Richtungsänderung von etwa 45 Grad, aber relativ nah über Grund und daher die potentiell gefährlichste Kurve. Sie liegt nah am Turbulenzgebiet und im Bereich des Windgradienten und soll daher früh und weich eingeleitet und mit mäßiger Schräglage geflogen werden. Keine steilen Kurven in Bodennähe! Flugtechnisch muss diese Kurve konsequent mit Gewichtsverlagerung eingeleitet und die Außenbremse etwas gelöst werden, um nur wenig Innenbremse zu benötigen. Piloten, die in den vorangegangenen

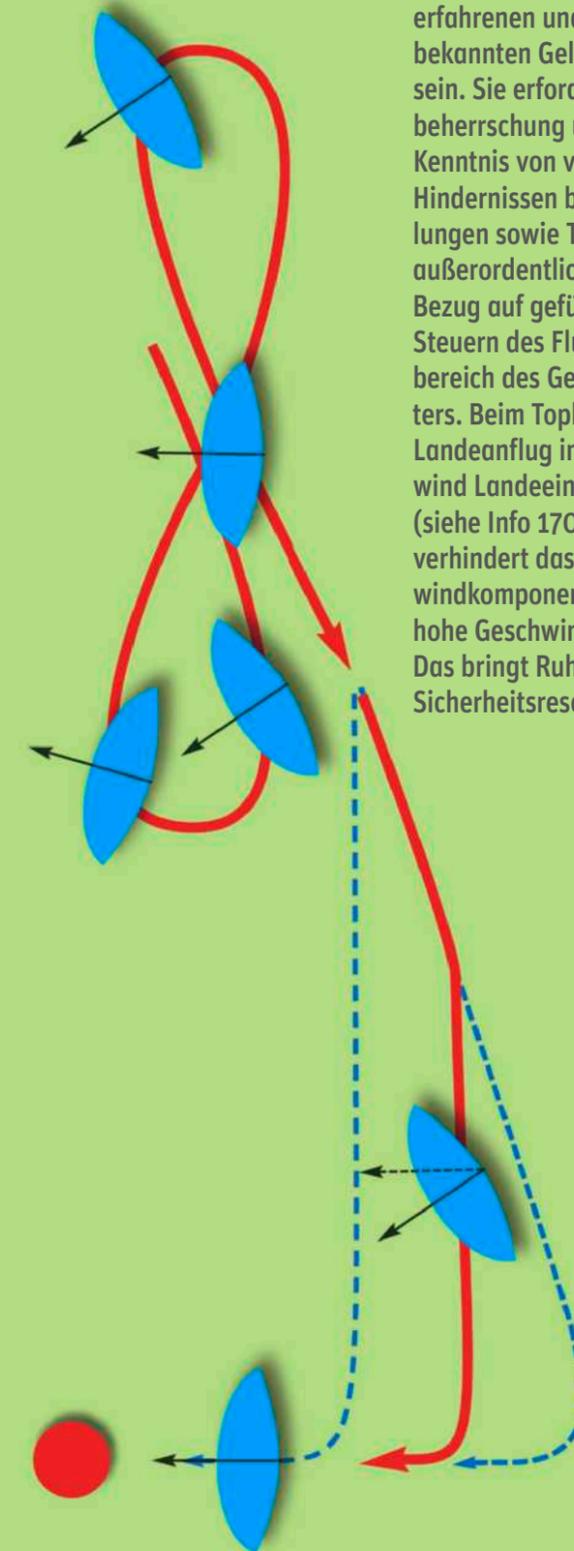


Toplanden findet in der Regel in einem Turbulenzgebiet statt und ist immer mit einem Restrisiko verbunden. Es ist nur flugtechnisch sicheren Piloten vorbehalten.

Windrichtung



Geländekante



Die Toplandung sollte den absolut erfahrenen und geübten Piloten im bekannten Gelände vorbehalten sein. Sie erfordert absolute Gerätebeherrschung und besondere Kenntnis von vom Gelände und von Hindernissen bedingten Verwirbelungen sowie Turbulenzen und ist außerordentlich anspruchsvoll in Bezug auf gefühlvolles und sicheres Steuern des Fluggerätes im Grenzbereich des Geschwindigkeitsfensters. Beim Toplanden wird der Landeanflug in Form einer Starkwind Landeeinteilung durchgeführt (siehe Info 170, ab Seite 50). Dies verhindert das Fliegen mit Rückenwindkomponente und damit eine hohe Geschwindigkeit über Grund. Das bringt Ruhe, Übersicht und Sicherheitsreserve in den Anflug.

Peilpunkt

nen Phasen aktiv gepeilt und korrigiert haben, können jetzt einen geraden Endanflug genießen, der sie genau auf den Landepunkt führt. Im Idealfall ist der Peilpunkt jetzt der Fixpunkt, der sich bei Annäherung weder nach oben, noch nach unten verschiebt. Beim Toplanden ist meist im Endanflug noch mit Hebern und "Sackern" zu rechnen, die der Pilot mit aktivem Fliegen kompensieren muss. Es kann passieren, dass die Störungen so stark sind, dass der Fixpunkt nicht mehr mit dem Peilpunkt zusammen fällt. In diesem Fall darf der Pilot nicht versuchen, sein Fluggerät durch Kurven oder gefährlich langsame Geschwindigkeit Richtung Boden zu würgen. Das wäre gerade bei Toplandungen extrem gefährlich. Der Pilot muss mit einer optimalen Geschwindigkeit einen stabilen Endanflug fliegen und eventuell ein Durchstarten in das Aufwindband akzeptieren. Ziel muss sein, durch absolut aufmerksames aktives Fliegen mit einer sicheren Geschwindigkeit bis an den Boden heran zu gleiten, das Fluggerät abzufangen und eine Starkwindlandung **ohne** entschlossenes **Durchbremsen** auszuführen.

Da sich das Fluggerät während des gesamten Anflugs in dynamischer Strömung und relativ geringer Höhe über Grund befindet und beim Toplanden immer mit einem starken Windgradienten zu rechnen ist, ist es sehr empfehlenswert, frühzeitig die Landehaltung einzunehmen. Also bereits im Queranflug raus aus dem Gurtzeug, etwas nach vorne rutschen. Die Oberschenkel sollten annähernd senkrecht nach unten zeigen, um die Beine jederzeit für ein Dämpfen des Landestoßes zur Verfügung zu haben. Jetzt kann sich der Pilot voll auf das aktive Fliegen konzentrieren, um Abweichungen vom geplanten Flugweg, Heber und Durchsacker oder gar Kappenstörungen im Ansatz zu dämpfen bzw. zu vermeiden. Dazu gehört ein konsequentes Steuern aus der Ausgangstellung der Steuerleinen, um möglichst durchgehend genügend Steuerweg für eventuelles Anbremsen oder Nachlassen zu haben. Die Arme müssen deshalb gebeugt und bewegungsbereit sein – Ellbogen nah am Körper, Handflächen nach vorne – um den Steuerdruck jederzeit zu erfüllen und die Steuergriffe **linear am Tragegurt entlang** führen zu können. So sind sowohl gefühlvolle, als auch entschlossene Ausschläge möglich und der zu Verfügung stehende Steuerweg kann von "Öse zur Rolle" bis zum Durchbremsen ohne Verzögerung genutzt werden.

Der Pilot verlässt die Position, die querab des Peilpunktes in einem Bereich des Hanges mit ruhigen Bedingungen und leicht sinkender Luft mit etwa 100 Meter Abstand liegt. Die richtige Abflughöhe wurde durch Anfliegen gegen den Wind und hin-und-her-Driften erfliegen. Der Schirm wird dabei nie mehr als 30 bis 45 Grad aus dem Wind gedreht, um die Geschwindigkeit über Grund klein zu halten und den Peilpunkt nie aus den Augen zu verlieren.

Eine Toplandung erfordert ein voll automatisiertes aktives Fliegen und ein Beherrschen des sicheren Geschwindigkeitsbereiches unter Berücksichtigung des Windgradienten (= abnehmender Gegenwind bei Bodenannäherung). Dazu gehört ein konsequentes Steuern aus der Ausgangstellung der Steuerleinen um möglichst durchgehend genügend Steuerweg für eventuelles Anbremsen oder Nachlassen zu haben. Die Arme müssen deshalb gebeugt und bewegungsbereit sein – Ellbogen nah am Körper, Handflächen nach vorne – um den Steuerdruck jederzeit zu erfüllen und die Steuergriffe linear am Tragegurt entlang führen zu können. So sind sowohl gefühlvolle, als auch entschlossene Ausschläge möglich und der zu Verfügung stehende Steuerweg kann von "Öse zur Rolle" bis zum Durchbremsen ohne Verzögerung genutzt werden.

Ziel muss sein, durch absolut aufmerksames aktives Fliegen mit einer sicheren Geschwindigkeit bis an den Boden heran zu gleiten, die Kappe durch einen entschlossenen Steuerimpuls abzufangen und bodennah auszugleiten.

Das Durchbremsen erfolgt bei stärkerem Wind etwas weicher und nicht so dynamisch. Es reicht aus, die Sinkgeschwindigkeit so zu dosieren, dass man sanft aufsetzt. Eine nur leichte Oberkörpervorlagen und Schrittstellung ist hilfreich, den Lande-stoß abzufangen. Die Steuerleinen bleiben während des Aufsetzens gezogen, um das teilweise Entlasten der Kappe und der Leinen zu kompensieren.



Beim Toplanden ist meist im Endanflug noch mit Hebern und "Sackern" zu rechnen, die der Pilot mit aktivem Fliegen kompensieren muss. Es kann passieren, dass die Störungen so stark sind, dass der Fixpunkt nicht mehr mit dem Peilpunkt zusammen fällt. In diesem Fall darf der Pilot nicht versuchen, sein Fluggerät durch Kurven oder gefährlich langsame Geschwindigkeit Richtung Boden zu würgen. Das wäre gerade bei Toplandungen extrem gefährlich. Der Pilot muss mit einer optimalen Geschwindigkeit einen geraden und stabilen Endanflug fliegen und eventuell ein Durchstarten in das Aufwindband akzeptieren. Ziel muss sein, durch absolut aufmerksames aktives Fliegen mit einer sicheren Geschwindigkeit bis an den Boden heran zu gleiten. ▽

Das Eindrehen in den Endanflug wird früh und weich eingeleitet und mit mäßiger Schräglage geflogen und ist bei konsequenter Anwendung des Driftens nur eine Richtungsänderung von etwa 30 bis 45 Grad. Flugtechnisch muss diese Kurve konsequent mit Gewichtsverlagerung eingeleitet und die Außenbremse etwas gelöst werden, um nur wenig Innenbremse zu benötigen.

Der Pilot ist bereits aufgerichtet. So kann sich der Pilot voll auf das aktive Fliegen konzentrieren, um Abweichungen vom geplanten Flugweg, Heber und Durchsacker oder gar Kappenstörungen im Ansatz zu dämpfen bzw. zu vermeiden. Es erfolgt eine leichte Richtungskorrektur mit nur mäßiger Schräglage, um das stärkere Sinken zu kompensieren und nicht noch weiter ins Lee abgetrieben zu werden

Im Idealfall ist eine Queranflugslinie zu wählen, die einen „Nullschieber“ ermöglicht, um nicht zu hoch zu steigen, aber auf keinen Fall zu weit ins Lee und damit in den Turbulenzbereich und starkes Sinken zu kommen. Der Pilot driftet Richtung Landepunkt und lässt sich ganz leicht nach hinten versetzen, um sich einen kurzen geraden Endanflug zu schaffen. Die Feinkorrekturen des Queranfluges werden dabei mit Anpassen der Geschwindigkeit unter Beibehalten des Vorhaltewinkels geflogen. Fliegt der Pilot langsamer, driftet er etwas nach hinten. Fliegt er etwas schneller, so wird der Flugweg nach vorne verändert. Mit dieser Technik kann der Gleitschirm absolut stabil und ruhig gehalten werden. Es sind kaum Schräglagen und starke einseitige Steueraus-schläge nötig, um den Flugweg zu optimieren.

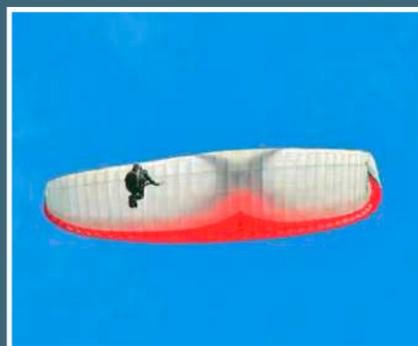
Sehen und gesehen werden

Die unheimliche Begegnung der besonderen Art

Vor nicht allzu langer Zeit hatte ich einen wunderschönen Flugtag, der mit großer Aufregung endete. Es ist nichts weiter geschehen, aber dennoch ist einer unserer Fliegerfreunde mit einem gehörigen Schrecken in den Knochen gelandet. Was ist da passiert?

TEXT UND FOTOS DANIEL MOLDRINGS

Arbeit und Vergnügen
des Autors:
Flugzeug (Jet beim
Auftanken) und Gleitschirm



Wer von euch kennt das dröhnende Geräusch und das anschließend mulmige Gefühl, wenn ein Kampfflugzeug im Tiefflug sehr schnell und subjektiv sehr nah an uns vorbeidonnert? Genau diese Erfahrung musste unser „Leidensgenosse“ machen. Natürlich landet man, dem Tod gerade noch von der Schippe gesprungen, höchst aufgewühlt. Es folgt die Verarbeitung des Erlebten, und man teilt die Emotionen gewöhnlicherweise folgendermaßen mit: „Ist der wahnsinnig? Der kann uns doch gar nicht sehen bei der Geschwindigkeit! Ich hab den Piloten im Cockpit gesehen! Der war viel zu tief und auch noch viel zu schnell!“ Eine eventuelle Anzeige führt nun zu einem Zwischenfallbericht, welchen das Luftwaffenamt der Bundeswehr analysiert. Das involvierte Geschwader wird zwecks Gegendarstellung des Sachverhaltes seitens der Besatzung in das Verfahren einbezogen. Die Luftfahrzeugbesatzung zeigt sich verständnisvoll, erklärt aber ebenso, dass die Situation unter Kontrolle war, schließlich habe sie ja den Gleitschirm gesehen. Da zum Glück kein Personen- oder Materialschaden zustande gekom-

men ist, endet der Vorfall hier. Nach der kurzen Einleitung möchte ich mich nun vorstellen: Ich heiße Daniel, und ihr seht mich unten an meinem Arbeitsplatz. In meiner Fliegerbrust schlugen 2 Herzen. Fliegerherz eins schlägt für meinen Jet (der kleine Flieger oben). Fliegerherz zwei schlägt für meinen Gleitschirm.

Auf dem Waffensystem Tornado habe ich in 13 Jahren mehr als 2000 Flugstunden erflogen und habe alle Facetten der militärischen Fliegerei kennenlernen dürfen. Zur Zeit bin ich im Rahmen eines Aus-



Autor am
Arbeitsplatz

tauschprogramms in Italien als Fluglehrer im Tornado eingesetzt. Für den Gleitschirm habe ich nach A- und B-Schein-Ausbildung 2002 und 2005 diesen Sommer meine Tandem-Berechtigung erworben und strebe die Fluglehrausbildung an.

Aber wie gefährdet leben wir wirklich in unserer „Symbiose“?

Um bei Bedrohung reagieren zu können und unsere Waffen optimal einzusetzen, trainieren wir während des Flugbetriebs in sämtlichen Höhenbändern. Hier stellt der Tiefflug auf Grund der Nähe zum Boden eine besonders große Herausforderung dar. Neben der Bedienung von Flugzeug- und Waffensystemen und dem Führen einer Formation müssen wir ebenso die Flugzeugparameter ständig kontrollieren und diese gegebenenfalls korrigieren. Auf Grund der Besiedelung Deutschlands und dem damit verbundenen Mangel an Übungs-Lufträumen beträgt die Mindestflughöhe generell 1.000 ft (ca. 300 m) und für ein gewisses Zeitkontingent 500 ft (ca. 150 m) pro Flug. Wir bevorzugen taktische Tief-

fluganteile in anspruchsvolleren, hügeligen Geländeformen. Der Alpenraum bietet hervorragende Konturen, die wir auf Grund bestehender Vorschriften nicht uneingeschränkt nutzen können. Kleine Bereiche, wie z.B. die Gegend um Füssen, sind jedoch ausgespart. Hier kann ein Kampfflugzeug in 500 ft durchaus vorkommen. Zu erwähnen ist, dass im gesamten Alpenbereich die militärische Tieffliegerei aus verschiedensten Gründen nur sehr eingeschränkt oder gar nicht mehr möglich ist. So bleiben für ein effektives Training noch die deutschen Mittelgebirge übrig, die durch Geländeform, Hangaufwind und thermische Konditionen bestechen und auch den ein oder anderen Gleitschirm- oder Drachepiloten zum Fliegen einladen.

Was tun wir also, um Kollisionen zu vermeiden?

Zunächst einmal steht die Planung im Mittelpunkt. Auf einer 1:500.000 LFC Karte legen wir unsere Route fest. Wir vermeiden dabei das Überfliegen von z.B. Start- und Landeplätzen, Masten, Ortschaften und sonstigen sensitiven Bereichen. Im Flug-Briefing werden alle flugrelevanten Besonderheiten (z.B. Flugwettbewerbe, Kontrollzonen, Start- und Landeplätze, Wetter...) für jeden Routenabschnitt besprochen. Das Wetter gibt uns Aufschluss darüber, in welchen Bereichen mit vermehrtem Flugaufkommen zu rechnen ist. Der Flug wird angemeldet und unser Flugweg ständig kontrolliert.

Als Fluglehrer sensibilisiere ich die jüngeren Besatzungen auf die Notwendigkeit, den Luftraum, in dem wir uns nicht alleine bewegen, ständig zu beobachten. Da wir im Tornado zu zweit fliegen und für gewöhnlich auch mit mehreren Flugzeugen unterwegs sind, teilen wir den zu beobachtenden Luftraum innerhalb des Cockpits und der Formation schwerpunktmäßig auf.

Was passiert nun im Flug?

Wenn wir uns den HIT-Zonen (High Intensity Traffic) nähern, verschieben sich die Prioritäten innerhalb des Cockpits und der Formation. Das verstärkte Augenmerk liegt im Aufklären des Luftraums. Aber kann man denn bei den Geschwindigkeiten überhaupt noch etwas erkennen? Antwort: Ja! Sind Un-



Abb.1: Wirbelschlepe einer F15 während des Fluges



Abb. 2: Wirbelschlepe eines Transportflugzeugs während der Landung

fälle nicht sogar vorprogrammiert? Antwort: Nein! Die Flugunfallstatistik zeigt, dass die meisten Unfälle durch Lee-Situationen und leider allzu oft durch Pilotenfehler hervorgerufen wurden, nicht aber durch unseren Abgasstrahl, der 100 m hinter dem Flugzeug nur noch ein warmes Lüftchen ist. Auch ist unsere Wirbelschlepe, die sich mit 5° nach unten und zur Seite hin ausbreitet, wegen des verhältnis-

mäßig geringen Flugzeuggewichts relativ klein und verschwindet ganz nach ca. 2 Minuten. frühzeitig 90° zur Flugrichtung des Flugzeugs ab, legt die Ohren an und verlässt somit am schnellsten den Gefahrenbereich. Ihr werdet nichts spüren. Es wird jedoch laut, denn aktiv fliegend mit den Steuerleinen in den Händen kann man sich schlecht die Ohren zuhalten!

Unsere Flugtauglichkeit wird jedes Jahr durch einen Fliegerarzt neu evaluiert und somit z.B. einer

Wir haben 47,5 Sekunden Zeit, einen Gleitschirm/Drachen zu entdecken.

Die Abb. 1 und 2 zeigen den Unterschied zweier Wirbelschleppen. Je schwerer das Flugzeug und je höher der Anstellwinkel kombiniert mit ausgefahrenen Auftriebshilfen (Start- und Landeklappen), desto größer ist die resultierende Wirbelschlepe. Ich kann dem Gleitschirm- und Drachepiloten nur empfehlen, eine „stehende Peilung“ mit Flugzeugen zu vermeiden. Ein Jet wird normaler Weise auf Grund der Vorfahrtsregeln ausweichen. Falls ihr jedoch höher seid und kein Ausweichmanöver erkennt, dann beharrt nicht auf das Vorfahrtsrecht, sondern dreht

schleichenden Verschlechterung der Sehkraft vorbeugt, was mich zur Physik unseres Auges und einigen damit verbundenen Zahlen bringt. Die Sehschärfe des Menschen ist abhängig von:

- dem Auflösungsvermögen des Augapfels
- der Abbildungsqualität auf der Netzhaut, die durch die brechenden Medien des Auges (Hornhaut, Kammerwasser, Linse und Glaskörper) bestimmt wird
- den optischen Eigenschaften des Objekts und seiner Umgebung (Kontrast, Farbe, Helligkeit)
- der Form des Objekts

Der Visus ist altersabhängig und liegt bei einem 20-jährigen Menschen bei 1,0 bis 1,6, bei einem 80-Jährigen bei 0,6 bis 1,0. Ich verwende für die Beispielrechnung einen Visus von 0,8. Er entspricht gemäß Sehtafel einer Auflösung von 1,25 Winkelminuten (0,02083°).

Ein normaler Gleitschirm der Größe M hat für gewöhnlich eine Spannweite von ca. 11,5 m. Das bedeutet mathematisch, dass das normale menschliche Auge ein solches Objekt theoretisch in 31,632 km / 17,08 NM erfassen kann.

Man muss jedoch zur richtigen Zeit an den richtigen Punkt schauen. Während des Fluges suchen wir nach Hindernissen ca. 7 NM (12,96 km) vor dem Flugzeug, was bei 420 Knoten (777 km/h) fliegend exakt einer Minute entspricht. Somit liegen wir weit innerhalb der maximalen theoretischen Auffassungsreichweite. Laut einer militärischen Flugsicherheits-Studie brauchen wir ca. 12,5 Sekunden vom Erkennen eines Objektes bis zu dem Zeitpunkt der Kursänderung:

0,1 Sekunde:	Erkennen eines Objektes
1,0 Sekunde:	Differenzieren des Objektes
5,0 Sekunden:	Evaluierung einer möglichen Kollisionsgefahr
4,0 Sekunden:	Entscheidung des Ausweichens
0,4 Sekunden:	muskuläre Reaktion
2,0 Sekunden:	Hysterese des Luftfahrzeugs
12,5 Sekunden:	Totale Reaktionszeit

Wir haben also 47,5 Sekunden Zeit, einen Gleitschirm/Drachen zu entdecken.

Nun ist es aber nicht so, dass uns ein Gleitschirm/Drachen plötzlich überrascht, denn wir haben uns ja in der Flugplanung bereits mit dem Thema beschäftigt. Wir wissen also, wo wir hinschauen müssen. Somit verkürzen sich natürlich sämtliche Reaktionszeiten und Entscheidungsprozesse.

Signalfarben

Was aber passiert, wenn jemand abseits der gängigen Fluggelände fliegt? Nun, dies ist unser tägliches Brot, denn im Einsatz warten nicht nur Gleitschirme sondern auch Abfangjäger auf uns, die es gilt frühzeitig zu erkennen. Uns helfen, wie bereits erwähnt, Kontraste, Farben und Helligkeit, um Objekte besser erfassen und differenzieren zu können. Wie hilfreich ist nun ein blauer Schirm vor blauem Himmel, oder ein weißes Segelflugzeug unter einer weißen Kumuluswolke? Nicht allzu sehr - im militärischen

Sinne spricht man hier von Tarnung. Was bedeutet das für uns Gleitschirm- und Drachenflieger?

Wenn wir uns tarnen, dann werden wir später gesehen. Ich habe beschlossen, mich für alle Luftverkehrsteilnehmer mit einem roten Schirm sichtbar zu machen. Signalfarben, wie der Name schon sagt, signalisieren d.h. sie fallen deutlich früher auf. Falls ihr am Startplatz steht und wegen „Überfüllung“ nicht auslegen könnt, dann sucht Schirme in der Luft, und versucht meine Erklärung nachzuvollziehen.

Thema Luftraum

Mit Transponder und Radio im Tornado ausgestattet, dürfen wir nach entsprechender Flugkontrollfreigabe alle Lufträume befliegen. Auch sind wir in der Lage, bei schlechtem Wetter Instrumentenflug durchzuführen, oder unser Geländefolge-Radar zu nutzen. Aber wer hat schon all diese Systeme unter dem Gleitschirm oder Drachen hängend in seiner Konsole integriert?

Es gibt eine sehr diffizile Luftraumstruktur, die auf

verschiedenste Art und Weise genutzt wird. Sinn dieser Struktur ist es, einen sicheren und koordinierten Flugbetrieb durchzuführen. Grundvoraussetzung ist die strikte Anwendung der vorgesehenen Prozeduren. VFR-Wettermindestwerte lassen uns Objekte frühzeitig erkennen, um ihnen bei Bedarf ausweichen zu können. Jeder Luftverkehrsteilnehmer ist verpflichtet, dieses Regelwerk zu beachten. Aber nicht alle tun dies. Es handelt sich hier keinesfalls um einen Kavaliärsdelikt, sondern um eine Straftat. Liegt es nun an Unwissenheit oder Gleichgültigkeit? Ich weiß es nicht. Ich kann jedoch mit Gewissheit sagen, dass Unwissenheit als Grund für Fehlverhalten vor keinem Gericht standhalten wird. Eine strafrechtliche Verfolgung kommt jedoch selten vor, da der Gleitschirm ohne Transponder fliegt und somit meistens unentdeckt bleibt. Ich selber habe jedoch schon Gleitschirme im Luftraum C gesehen. Hier vermutet natürlich niemand ein solches Fluggerät. In der militärischen Fliegerei wird sehr viel Wert auf selbstverantwortlichem Aufklären der eigenen Flugstrecke gelegt, auch wenn wir uns unter Boden-Radarkon-

trolle oder im Instrumentenflug befinden. Der Luftfahrzeugführer ist ultimativ immer verantwortlich, Kollisionen zu vermeiden. Für alle bedeutet eine vernünftige Flugplanung und Einhaltung der Regeln mehr Sicherheit. Kombiniert mit einverantwortlichem Handeln kommt der Spaßfaktor sicherlich nicht zu kurz.

Ich kann nur jedem den Rat geben, sich nicht auf Glück zu verlassen, viel zu trainieren, die gemachten Fehler einzugestehen und sich nach jedem Flug zu fragen: Wenn ich morgen den gleichen Flug unter den gleichen Bedingungen durchführen müsste, was würde ich dann anders machen? Ich verspreche Euch, dass der, der ehrlich zu sich selber ist, immer Punkte finden wird, die es zu verbessern gilt, egal wie gut man sein Handwerkszeug beherrscht.

In diesem Sinne, kauft euch bunte Schirme, seid vorausschaubar, bleibt weg vom Lee - denn Lee tut weh - und winkt mir, wenn ihr meinen Tornado seht, denn ich winke stets zurück.

Hals- und Beinbruch + Many happy landings!

Daniel ◀

Anzeige

Lust auf Luftfahrt?



Fluglotse werden!

www.dfs.de

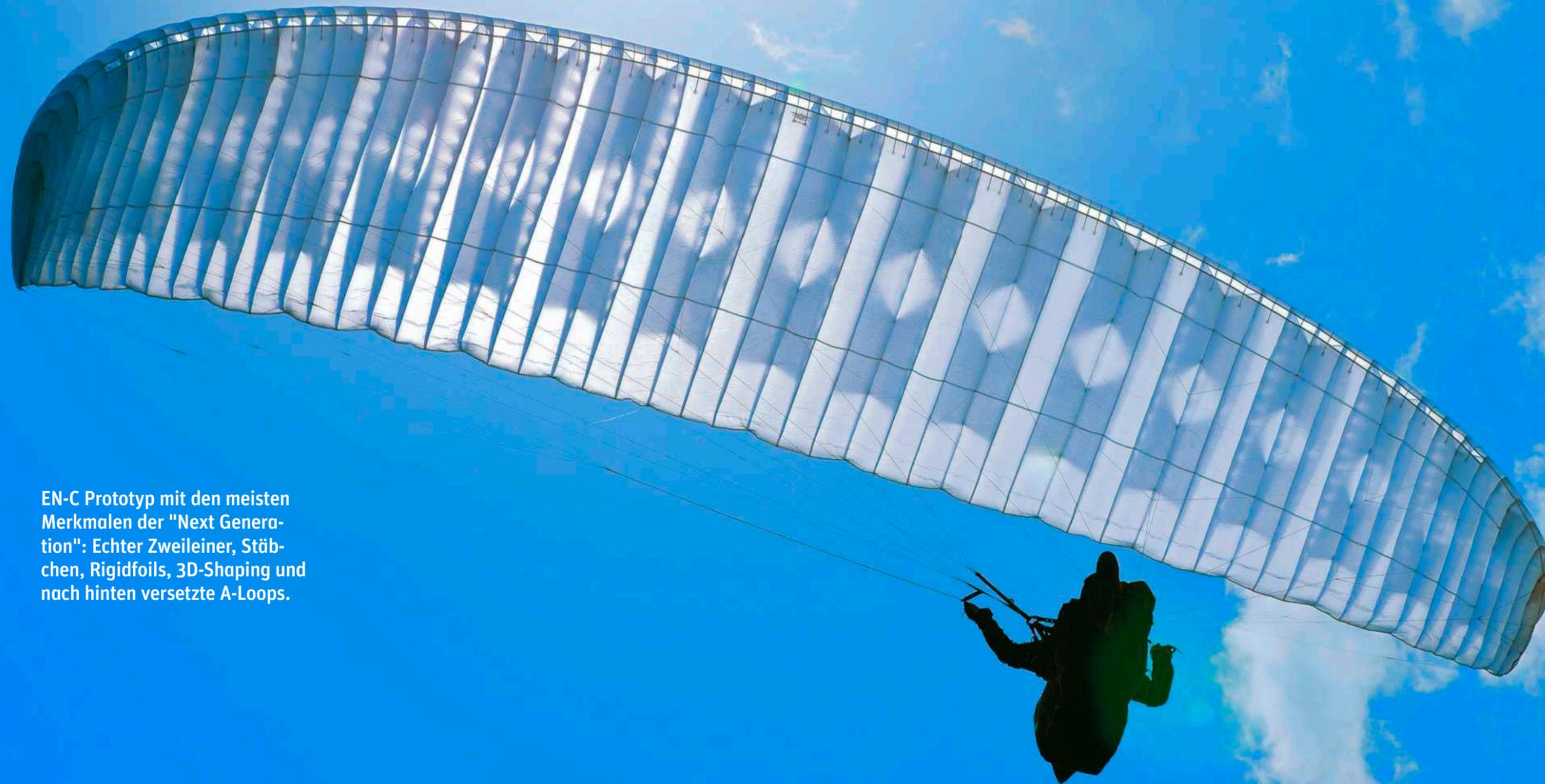
Startklar? Mit Abitur? Und zum Abflug bereit? Bewerben Sie sich jetzt! Wir bilden das ganze Jahr über zur Fluglotsin bzw. zum Fluglotsen aus.

Starthilfe gibt's hier:
www.karriere.dfs.de



DFS Deutsche Flugsicherung

Weil der Himmel uns braucht!



EN-C Prototyp mit den meisten Merkmalen der "Next Generation": Echter Zweileiner, Stäbchen, Rigidfoils, 3D-Shaping und nach hinten versetzte A-Loops.

Moderne Gleitschirme

Next Generation

Leistungsstärkere Schirme, aerodynamischere Gurtzeuge und vollcomputerisierte Fluginstrumente bieten eine in der Geschichte des Gleitschirmfliegens noch nie dagewesene Grundlage für spektakuläre Flüge. Diese riesigen Entwicklungsschritte haben so manchen Piloten überfordert, meist, weil er gar nicht wusste, dass die neuen Geräte sich ungewohnt verhalten und anders zu fliegen sind.

TEXT UND FOTOS MICHAEL NESLER

Die Werbung für die neuen Geräte verspricht wie gewohnt ein noch einfacheres Flugverhalten bei sensationeller Leistung. Zugegeben, bei der Leistung hat man diesmal kaum übertrieben, aber von einfacherem Flugverhalten kann kaum die Rede sein. Die neuen Schirme sind deutlich anders zu fliegen als ihre Vorgänger, brauchen eine angepasste Flugtechnik und oftmals eher ungewöhnliche Eingriffe von Seiten des Piloten in Extremsituationen.

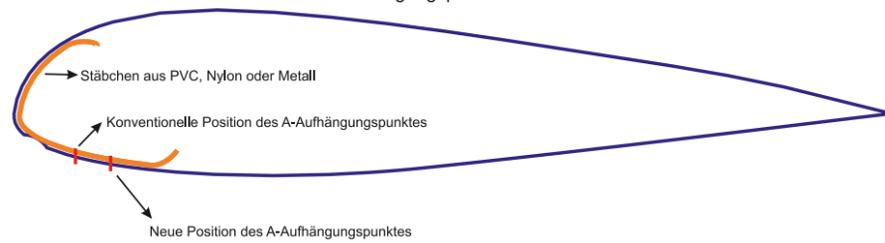
Welches sind die Schirme der neuen Generation?

Generell alle Gleitschirme, welche die A-Loops weiter als 9% der Flügeltiefe, von der Nase aus gemessen, nach hinten versetzt haben. Diese Schirme haben so gut wie immer Stäbchen als Nasenverstärkung. Nur so kann die weit nach vorne über die A-Aufhängungspunkte ragende Profilnase in Position gehalten werden. Viele von ihnen haben zudem Profile, bei denen die größte Wölbung an der Unterseite sehr weit hinten liegt. Bis vor kurzem lag die größte Wölbung, sei es an der Ober- wie auch an der Unterseite, irgendwo zwischen 23 und 30% der Flügeltiefe. Die Wölbung an der Oberseite lässt sich kaum noch weiter nach hinten verschieben, ohne dass es richtig anspruchsvoll wird. An der Unterseite hingegen bringt das Verschieben der Wölbung bis fast zur Mitte der Flügeltiefe eine nie dagewesene Stabilität in Turbulenzen und im Schnellflug. Allerdings nicht ohne völlig neue Verhaltensweisen, wenn es dann doch mal zu Störungen kommt. Gleitschirme dieser Art gibt es inzwischen vereinzelt in der B-Klasse und etliche in der C-Klasse. So gut wie alle neuen Hochleister (EN-D) sind so gebaut.

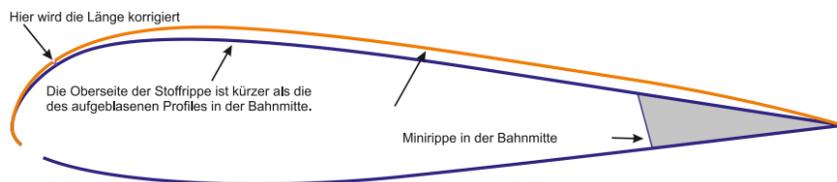
Die Unterschiede im Flug

An sich ist das nach hinten Versetzen der A-Loops eine geniale Sache: Erhöht sich die Flächenbelastung, wie beispielsweise beim Vorschießen oder in Turbulenzen, dann knickt der Bereich der Nase vor den Loops kurzzeitig etwas nach oben. Dadurch entsteht ein gutmütigeres, langsames Profil mit vergrößertem Anströmwinkel, welches übermäßiges Vornicken vollautomatisch abfängt. Nimmt die Belastung hingegen ab, knickt die Nase etwas nach unten: Das Profil wird widerstandsärmer und der Anströmwinkel kleiner. Der Schirm wird so automatisch beschleunigt. Das funktioniert, weil die Nase so berechnet ist, dass sie sich schon bei normaler Belastung leicht nach oben biegt. Nimmt die Belastung ab, knickt sie dann etwas nach unten. Im Flugbetrieb heißt das: Bäumt sich der Schirm

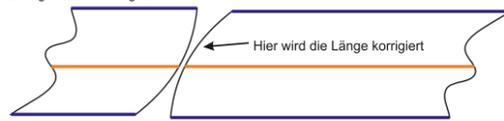
Stäbchen und nach hinten versetzte A-Aufhängungspunkte:



3D-Shaping und Miniribs:



Zweigeteilte Obersegelbahn:



Die „Nasenautomatik“:



Die Nasenautomatik: Der Bereich vor den A-Aufhängungspunkten ist so berechnet, dass die Nase im Trimmflug ganz leicht nach oben gebogen wird. Nimmt die Last auf den A-Aufhängungen ab, wie etwa im stark angebremsen Flug, dann neigt sich die Nase ein wenig nach unten und man erhält ein etwas schnelleres Profil, welches mehr Bremse verkraftet. Nimmt die Last hingegen zu, wie beim Vorschießen aus Manövern oder während starker Turbulenzen, dann knickt die Nase nach oben: Das Profil bekommt einen höheren Anstellwinkel und wird somit stabiler gegen Störungen. Was bisher der aktiv fliegende Pilot selber machen musste, übernimmt nun die "Nasenautomatik": Gas geben wenn die Last abnimmt, Bremsen wenn sie zunimmt.

beim Einflug in die Thermik auf, verschiebt sich die Last mehr nach hinten; die Nase knickt nach unten und beschleunigt.

Fallen wir hingegen aus der Thermik, erhöht sich die Flächenbelastung und die Last auf den A-Leinen kurzzeitig; der Schirm bremsen sich selbstständig ab.

Diese automatischen Korrekturen des Anström winkels finden ohne Verzögerungen statt, viel schneller als es der beste Pilot je über die Bremsen machen könnte.

Leider gibt es auch Situationen, wo dieses Verhalten nicht sinnvoll ist: Bei asymmetrischen Einklappen erhöht sich die Flächenbelastung auf der verbliebenen offenen Seite stark, was das sofortige Anheben der Nase zur Folge hat. Dadurch wird die offene Seite automatisch abgebremst -, und der Steuerweg verkürzt sich auf einen Bruchteil des normalen Weges. Ein versehentliches Überziehen beim Gegenbremsen kann dabei schnell passieren. Auch im Flug ist der Steuerweg nicht linear: Je nach Flächenbelastung und Einstellwinkel (das ist der Winkel zwischen Horizont und Profilsehne) ändert sich der Weg bis zum Strömungsabriss laufend, und das bis zu 50%!

Nur mit viel Feingefühl und intensivem Training kann sich der Pilot auf dieses neue Verhalten einstellen. Wer gewohnt war, relativ unbeweglich mit viel Bremse in der Thermik zu kreisen, der wird unerwartet versehentlich den neuen Schirm übersteuern - und das, obwohl der Steuerweg im ruhigen Geradeausflug viel länger wäre.

Dieses System hat noch weitere Vorteile: Beim Aufziehen sind diese Schirme deutlich weniger anfällig für Einklappen aufgrund zuviel Zug an den vorderen Tragegurten. Auch hebeln sie den Piloten bei Starkwind weniger aus. Diese Eigenschaften machen diese Technologie auch für Einsteigerschirme interessant. Es ist deshalb zu erwarten, dass es schon recht bald solche Schirme auch in der A-Klasse geben wird.

Sicherheitstraining

Es liegt nahe, diese Situationen mit seinem neuen Schirm über Wasser zu simulieren. Das ist allerdings nicht ganz einfach. Bei den meisten dieser Schirme kommt es bei selbst simulierten Einklappen und Frontstalls zu extrem heftigen Reaktionen, die völlig außerhalb jeder Zulassung liegen. Das liegt daran, dass manche Manöver ohne spezielle Faltleinen gar nicht mehr geflogen werden können. Diese zusätzlichen Leinen werden weit vor den eigentlichen A-Loops eingehängt und nach unten geführt. Die Zulassungsmanöver werden deshalb meist mit Hilfe dieser Faltleinen eingeleitet.

Im Handbuch findet man dann oft die lapidare Bemerkung: „Simuliertes Einklappen ist mit diesem Gleitschirm nicht möglich!“ Eine interessante Einstellung: Einerseits sollte man gerade diese Situationen zu kontrollieren lernen, andererseits kann man sie aber nicht mehr simulieren.

Ein erfahrener Sicherheitstrainer kann den Piloten trotz Abraten des Herstellers schrittweise und mit kleinen Tricks die richtige Reaktion bei Einklappen und Frontstalls lehren. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass viele Piloten über die heftigen Reaktionen ihres vermeintlich so sicheren Schirmes regelrecht schockiert sind.

Das wahre Verhalten bei echten Einklappen liegt irgendwo zwischen der Simulation mit und ohne Faltleinen.

Weitere Innovationen

Außer den nach hinten versetzten A-Loops und Profilen mit starker Wölbungsrücklage an der Unterseite gibt es neben den inzwischen schon in allen Klassen nahezu allgegenwärtigen Plastikstäbchen noch ein paar weitere interessante Neuerungen:

3D-SHAPING: Diese Technik kompensiert den Unterschied der Längen zwischen der Oberseite der



Miniribs und Spannbänder nahe der hinteren Leinenebene: Durch die zusätzliche Versteifung der Abström kante erhält man eine effizientere Bremswirkung, ähnlich der Klappen bei einem Flugzeug.

Profilrippe und der Länge der aufgeblasenen Zelle. Durch das sogenannte Ballooning werden die Strecken von der Nase zur Hinterkante der virtuellen Profile (die durch das Aufblasen zwischen den Rippen entstehen) deutlich länger als jene der echten Stoffrippen. Diese Differenz kompensiert man zumindest teilweise durch quer verlaufende Schnitte, deren Kanten nicht gerade verlaufen, sondern einen Bogen bilden. Dadurch definiert der Designer die vir-

tuellen Profile besser und es entstehen deutlich weniger Zugfalten. Diese Technik ist nicht neu, sie wurde schon in Schirmen wie Radical und Dragon eingesetzt. Eine echte Leistungssteigerung wurde jedoch erst in Kombination mit den neuen Profilen erreicht.

MINIRIBS: Diese kurzen Zwischenrippen an der Hinterkante verringern das Ballooning nahe der Abström kante und reduzieren so den Widerstand. Zudem vermindern sie das Herunterziehen der Hinterkante durch den Luftwiderstand der Steuerleinen, da dieser Bereich dank der zusätzlichen Minirippen steifer wird.

REDUKTION DER LEINEN: Durch ausgeklügelte Leinengeometrien kann man inzwischen Schirme mit weniger als 300 Meter Gesamtleinenlänge bauen. Weniger Leinen bedeutet weniger Widerstand, vor allem im Schnellflug.

HIGH ARC UND GRÖßERE STRECKUNG: Durch eine höhere Kappenkrümmung, oft in Kombination mit kürzeren Leinen, kann man höhere Streckungen einsetzen, ohne das Handling und die Startheigenschaften zu verschlechtern. So sind Streckungen nahe 6 selbst in der B-Klasse möglich, in der höhe-

Mit welchen Herausforderungen muss man rechnen?

Beim neuen Schirm:

- Angepasste Flugtechnik beim Kurvenfliegen: Erst Gewicht verlagern, dann die Bremse ziehen
- Die Landeanflüge werden aufgrund des besseren Gleitens schwieriger
- Die effektive Steuerweglänge ändert sich laufend
- Die Simulation von Einklappen ist nicht mehr problemlos möglich
- Frontstalls über 40% der Flügeltiefe erfordern einen kontrollierten Eingriff des Piloten
- Die Steilspirale wird bei über 14m/sek stabil und erfordert eine aktive Ausleitung
- Die Einklapper können sehr heftig ausfallen, das Gegenbremsen muß sehr feinfühlig gemacht werden
- Die üblichen Abstieghilfen sind eventuell wirkungslos oder ineffizient

Beim neuen Gurtzeug:

- Das Einsteigen in den Beinsack ist schwierig und lenkt nach dem Start kurzzeitig ab
- Die Gewichtsverlagerung funktioniert anfangs sehr schlecht
- Bei Manövern kommt es schneller zum Eintwisten
- Bei seitlichem Pendeln verstärkt das Liegegurtzeug die Amplituden
- Stimmt der Winkel nicht, verschlechtert sich die Gleitleistung, sie wird schlechter als beim Sitzgurtzeug
- Ein schnelles Aussteigen in Bodennähe kann schwierig sein

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

www.fliegfix.com

NOVA
 CHARLY

PARAGLIDING ADVENTURE
 Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal **FLY ZONE**

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

SLOVENIA

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

Mit uns kommst du immer nach oben!

Gleitschirmreisen
 Südafrika/Namibia – Südafrika –
 Kanada – La Reunion – Brasilien –
 Peru und 25 mal Europa!

Aus- & Weiterbildung - Top Service -
 Inzahlungnahme - Bestpreis für alle!

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

ren Klassen bis zu 7. D-Schirme mit einer Streckung von über 8 sind schon in der Vorbereitung. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass, je größer die Kappenkrümmung ist, desto eher neigen die Schirme zur stabilen Steilschirmspirale und desto anspruchsvoller wird deren Ausleitung. Auch neigen sie vermehrt zu Verhängern.

Die Kombination macht den Unterschied

Viele neue Schirme verwenden einige der neuen Bauweisen. Bei einigen kommen fast alle Innovationen zum Einsatz. Dadurch erreichen einige Modelle wirklich sehr gute Leistungsdaten, bewegen sich dafür aber sehr knapp am Rand der Spezifikationen ihrer Zulassungsklasse.

Aufgrund untereinander konkurrierender Zulassungsstellen kann man eine gewisse Freizügigkeit bei der Testauswertung kaum mehr leugnen. Dazu kommt die Problematik der Falteinen, deren Position bis heute nicht genau definiert ist. Mit ein paar Tricks und der richtigen Wahl der Zulassungsstelle kann man heute Schirme zulassen, die noch vor zwei Jahren kaum eine Chance gehabt hätten.

Gurtzeuge

Die Leistung der aktuellsten B-Klasse Schirme erreicht heute problemlos jene guter LTF-2 Modelle der vergangenen Jahre. Einige neue C-Klasse Modelle fliegen den LTF-2-3ern locker davon. Soviel Leistung verlangt natürlich nach aerodynamisch optimierten Gurtzeugen. Auch die Gurtzeuge haben deshalb in den letzten Jahren einiges zugelegt. Vollverkleidete Renngurtzeuge sind heute einfacher denn je zu fliegen. Waren die Renngurtzeuge vor einigem Jahren noch Spezialisten vorenthalten, fliegen heute viele Intermediate-Piloten damit. Selbst unter A-Klasse Schirmen hängen immer öfter Piloten in vollverkleideten Gurtzeugen. Dabei ist das Fliegen damit alles andere als unproblematisch: Das Extremflugverhalten ändert sich deutlich, das Einsteigen ins Gurtzeug nach dem Start ist oft schwierig und man benötigt nicht selten die Hände dazu. Selbst das schnelle Aussteigen und Aufrichten in Bodennähe ist nicht einfach zu bewältigen.

Bei Einklappen und Strömungsabrissmanövern kommt es mit Liegegurtzeugen viel schneller zum Eintwisten. Durch ungewollte Drehungen um die Hochachse erhöht sich der Luftwiderstand des Piloten im Gurtzeug schlagartig, was zur Verstärkung der Pendelbewegungen führt. Zudem bringt die aerodynamische Form nur dann einen Vorteil, wenn die Sitzposition laufend dem Gleitpfad angepasst wird. Dies ist eine hohe Kunst, denn dabei muss man ständig den Neigungswinkel des Gurtzeuges bewusst im richtigen Winkel halten. Das ist nicht nur anstrengend, sondern zwingt auch dazu, in einer recht ungewohnten, sehr liegenden Position zu fliegen. Kaum ein Hobbypilot schafft dies über längere Zeit, was den Sinn von Renngurtzeugen auf die Warmhaltung der Beine und des Unterkörpers minimiert.

Dabei gibt es bei den vollverkleideten Gurtzeugen große Unterschiede: Je größer die seitliche verkleidete Fläche ist, desto mehr werden die ungewollten Pendelbewegungen verstärkt und desto größer wird die Twistgefahr. Je schwerer die vordere Verkleidung ist, womöglich mit einer fast ein halbes Kilo schweren abschließenden Halbkugel aus Schaumstoff am Ende des Beinsackes, desto verzögerter wird der Pilot jeder Drehung seines Schirmes um die Hochachse folgen können. Zusätzlich zu den Schwierigkeiten bei Handling und Sicherheit kommt noch häufig viel unnötiges Gewicht hinzu, welches einen bei Start und Landung massiv behindern kann.



Echte Zweileiner wären auch mit wenig gestreckten Schirmen möglich. Hier ein EN-B Zweileiner-Proto, der zwar fliegt und sicher ist, aber keinerlei Abstieghilfen ermöglicht!

Der Pilot

Es liegt in der Natur des Menschen, Leistung erbringen zu wollen und sich Ziele zu setzen. Auch der Fortschritt ist eine schöne Sache: Es ist unglaublich faszinierend zu erleben, wie leistungsstark die modernen Geräte geworden sind. Ästhetisch sind die schnittigen Renngurtzeuge unter den schmalen Sichel ein absolutes Highlight. Und es macht wirklich Spaß, mit deutlich mehr Geschwindigkeit dahin zu jagen, als mit der lahmen Kiste, die man vorher hatte. Kurz gesagt, das Fliegen mit den neuen Schirmen ist ein einmaliges Erlebnis!

Allerdings ist Fortschritt auch immer abhängig von denen, die ihn nutzen. Neue Geräte bringen nichts, wenn der Pilot nicht von Grund auf lernt, damit umzugehen. Nur wenn er seinen neuen Schirm in jeder Situation beherrscht, macht der Fortschritt wirklich Sinn. Nimmt er sich nicht die Zeit dafür, wird das Mehr an Leistung schnell zur Falle. Im besten Fall übernimmt ein ungutes Gefühl die Oberhand, man vermeidet zunehmend turbulente Tage und verliert die Freude am Fliegen, fühlt man sich dabei



Der umgekehrte Weg: Vier Aufhängungspunkte (A,B,C,D) an der Kappe, sehr kurze, intelligent positionierte und sehr kurze Gallerieleinen und spezielle Spannbänder: Dennoch kaum mehr Leinenmeter als bei einem entsprechenden Zweileinerprojekt, dafür aber mehr Sicherheit und ein problemloses Startverhalten.

doch recht schnell als Angstphase und Versager. Im schlimmsten Fall kommt es zu Unfällen.

In Wirklichkeit ist es keine Kunst, sich die beste Ausrüstung zu kaufen und damit möglichst weit zu fliegen, sondern sich gezielt und bedächtig auf jede Veränderung vorzubereiten. So braucht man häufig für den Umstieg auf ein Liegegurtzeug viel mehr Flugstunden, um damit optimal umzugehen, als für einen neuem Schirm. Ein gleichzeitiger Umstieg auf ein neues Gurtzeug und einen neuen Gleitschirm ist deshalb unbedingt zu vermeiden.

Gleitschirmfliegen ist pure Psychologie!

Dabei geht es um stetiges Lernen, um Wachsein, seine Sinne zu trainieren und die Verantwortung für sich selbst zu übernehmen. Es geht um Selbstkontrolle und Demut, um Angstbewältigung und Risikomanagement. Und letztlich geht es darum, seine Handlungen und Wünsche beim Fliegen so zu gestalten, dass Spaß und Erfüllung nicht der Angst und Überforderung weichen müssen! ☞

TEAM 5
GLEITSCHIRM MANUFAKTUR



STEUERBAR! SICHER IST SICHER!

ORANGEST

M 110, 1.5, XL 130, 2.2, EU

www.team5.at

Unfallstatistik 2010

Drachen

Für das Jahr 2010 wurden dem DHV 33 Störungen und Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon fünf Todesfälle.

TEXT KARL SLEZAK

Unfallsschwerpunkt Lockout

2010 kam es insgesamt zu drei tödlichen Unfällen durch Lockout beim Windschlepp. Nach Untersuchungen des DHV-Schleppexperten Horts Barthelmes waren bei allen drei Unfällen vermutlich außergewöhnliche Umstände aufgetreten.

1. Wahrscheinliches Verhängen des Gabelseil an einer Trapezecke des Drachens beim Start. Dieser Unfall ist Gegenstand eines laufenden Verfahrens, das Gutachten noch nicht zugänglich.

2. Mögliche Blockade der Schleppklinge durch einen nachträglich angebrachten Seilknoten im Arbeitsbereich des Klinkenhebels. Die in Füßen tödlich verunglückte Pilotin hatte, auf einem zufällig vom Unfallablauf gefilmten Video gut sichtbar, wahrscheinlich mindestens einen Versuch gemacht, auszuklinken. Die Schleppklinge wies in diesem Bereich einen Seilknoten auf, der u.U. eine Klinkung blockiert haben könnte.

3. „Medizinischer Ausfall“. Mit einiger Wahrscheinlichkeit war ein Pilot durch eine gesundheitliche Beeinträchtigung nicht mehr in der Lage gewesen, seinen Drachen vor dem Lockout unter Kontrolle zu bringen.

Beim Windschlepp besteht die Grundproblematik, dass der Windenführer oft 1.000 m und weiter von der Startstelle entfernt optisch oft nicht schnell genug „checkt“, was an der Startstelle und in der ersten Steigflugphase abläuft. Eine schnelle Reaktion, auf ungünstige Windverhältnisse, ein beginnendes Abdriften des Drachens oder einen sich anbahnenden Sackflug beim Gleitschirm ist dadurch schwierig. Horst Barthelmes hat deshalb zwei Erprobungsprojekte initiiert, um diese grundle-

gende Problematik zu verbessern:

Video-Fernübertragung: Der Windenführer hat durch eine Video-Übertragung von der Startstelle auf einen Monitor an der Winde vollen Überblick über Windverhältnisse am Startplatz und den Ablauf der Starts. Er kann so unmittelbar auf Probleme reagieren.

Schlepp mit Umlenk-System: Die Winde steht dabei auf gleicher Höhe mit der Startstelle. Das Schleppseil wird, da wo üblicherweise die Winde steht, durch ein Umlenkrollen-System geführt. Der Windenführer hat mit dieser Methode den Startablauf in direkter Nähe voll im Blick und kann verzögerungsfrei eingreifen.

Infos zu diesen neuen Techniken auf den Informationsseiten Schlepp unter „Ausbildung“ auf dhv.de. Horst Barthelmes hat hierzu auch auf den Regionalversammlungen des DHV umfassend referiert.

Start

Von den gemeldeten Unfällen ereigneten sich acht in der Startphase.

Seitenwind/Böen beim Start, Hangstart

Nach einigem Zögern und damit verbundenen mehrmaligen Auf- und Absetzen des Drachens startete ein Pilot an der Hochplatte schließlich trotz leicht böigem Wind von der Seite. Er wurde noch auf der Rampe nach links versetzt, konnte durch vermutlich zu geringe Geschwindigkeit die Flugrichtung nicht korrigieren und streifte mit dem linken Flügel einen Baum. Er stürzte aus ca. 10 m Höhe auf den Boden und kam mit Prellungen davon. Durch etwas Geduld und Warten auf den richtigen Wind hätte dieser Un-

Gesamtüberblick

Start	8
Hangstart	3
Winde	5
Flug	6
Hindernisberührung	5
Trudeln	1
Landung	19
Hindernisberührung	5
Bodenberührung	2
Landefehler	10
Blackout	1
Unfallursache unbekannt	1

fall wahrscheinlich vermieden werden können.

Ein als flugerfahren geltender Pilot wurde beim Start mit seinem Drachen am Kandel aufgrund einer von rechts auftretenden Windböe von seinem Kurs auf der Startrampe abgebracht. Da ihm ein Gegensteuern nicht gelang, drehte der Drachen nach dem Abheben weiter nach links und blieb mit der linken Flügelfläche an einem Baumwipfel hängen. Dabei drehte sich der Atos um 180° Grad und stürzte zu Boden. Zu unzähligen Prellungen kam ein offener Wadenbruch hinzu.

Zu geringe Geschwindigkeit/Rückenwind

Ein Pilot kann seine Fehlentscheidung zum Start an der Emberger Alm selber nicht verstehen. Durch großflächige Abschattung am Startplatz in Greifenburg herrschte dort bereits seit mehreren Stunden Windstille bzw. leichter Rückenwind. Der Pilot wollte eine windstille Phase für den Start nutzen, doch setzte sich bereits während des Loslaufens der Rückenwind wieder durch. Der Drachen konnte keine ausreichende Geschwindigkeit aufnehmen, kippte nach hinten und durch den zu großen Anstellwinkel

Unfallzahlen im Jahresvergleich

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Unfälle/Störungen gesamt	50	43	33	42	34	32	38	28	27	25	40	30	29	33
Tödliche Unfälle	5	6	3	5	4	4	2*	2	2	4	7	2	1	5

* und 1 Passagier, 1 Pilot vermisst

hatte der Pilot keine Kontrolle mehr über sein Fluggerät. Auf den Rädern rollte er den Starthang hinunter, bis er nach dem letzten Stück im „freien Fall“ auf einem Querweg aufschlug. Dabei zog er sich mittelschwere Verletzungen zu.

Windenschleppstart

Im Rahmen der Tandemausbildung führten Pilot und Passagier an diesem Tag bereits den zweiten Windenstart durch. Unmittelbar nach dem Start, in einer Höhe von ca. 3 - 5 m, geriet der Drachen nach links aus der Schlepprichtung (Lockout). Der Pilot konnte den Flugzustand nicht mehr korrigieren und prallte mit dem Flügelrohr gegen die Windenhalle. Pilot und Passagier kamen bei dem Unfall mit Stauchungen, Prellungen und Schürfwunden davon.

Während eines Mitsommernachtsfluges in Itzehoe griff der Pilot beim Windenstart in ca. 60 m Höhe mit der linken Hand die Basis zentral in der Mitte. Mit der rechten Hand versuchte er ein Gabelseil von der Basis zu lösen. Dabei ging der Drachen zunehmend in eine immer stärker werdende Rechtskurve, die schließlich in den Lockout überging. Der Drachen schlug letztlich aus ca. 60 m Höhe in den Boden, wobei sich der Pilot erhebliche Verletzungen zu zog.

Drei tödliche Unfälle hatten ihre Ursache in einem Lockout beim Schlepp unterhalb der Sicherheitshöhe (siehe Kasten tödliche Unfälle).

Flug

Zu sechs Unfällen kam es während der Flugphase.

Hindernisberührung durch Turbulenzeinfluss

Durch zu nahes Fliegen am Hang ereigneten sich vier dieser Unfälle.

Ein erfahrener Pilot mit seinem Spyder 14 kam beim Fliegen in der Thermik in Turbulenzen und wurde in die Baumkronen unter ihm gedrückt. In einer Höhe von etwa 15 m blieb er dort unverletzt hängen. Da er nicht länger warten wollte, entschied er sich, ohne Fremdhilfe vom Baum abzustiegen. Im unteren Bereich des Baumes verlor er am glatten Stamm den Halt und fiel das letzte Stück auf den Boden. Hierbei zog er sich einen Oberschenkel-, Kniescheiben- und Wadenbeinbruch zu. Eine sofortige Bergung des Drachen war aufgrund der Wetterbedingungen nicht möglich, da ein starker Westwind mit Schauern und Gewittern über Hohenneuffen hinweg zog.

Mit leichten Verletzungen kam ein Pilot davon, der mit seinem Mars durch einige Böen gegen den Berg gedrückt wurde. Eine Kurve einleiten, um wieder vom Hang wegzufiegen, gelang ihm nicht. Darauf hin versuchte er eine sichere Landung am Hang, was ihm wegen des steilen Geländes in Ruhpolding nicht möglich war.

Beim Achtenfliegen führte ein plötzlicher starker

Heber unter eine Flügelfläche dazu, dass ein Pilot in Minden in die Krone eines hohen Laubbaumes flog. Das Fluggerät kippte sofort seitlich ab und stürzte zu Boden, wobei sich der Pilot schwer verletzte.

Innere, glücklicherweise nicht lebensbedrohliche Verletzungen, zog sich ein Pilot mit einem Transalpa 328 zu, als er nach etwa 30-minütiger Flugzeit von einer Windböe erfasst und gegen den Hang gedrückt wurde. Da er dies nicht mehr korrigieren konnte, stürzte er oberhalb der Startrampe der Gemeinde Ockfen in den Hang.

Nach einem zunächst problemlosen Start und Flugbeginn mit dem Tandem an der Hochries drehte der Drachen während des Fluges plötzlich nach links und der Pilot konnte einen Absturz trotz Gegensteuern nicht mehr vermeiden. Bei dem Flug handelte es sich um einen Übungsflug im Rahmen der Ausbildung zum Tandempilot und beide Unfallbeteiligte sind erfahrene Luftsportgeräteführer. Über die Ursache, warum der Drachen plötzlich nach links abgedreht ist, kann nur gemutmaßt werden. Passagier und Pilot erlitten dabei erhebliche Verletzungen.

Am Mittag in Immenstadt wurde durch einen Zeugen beobachtet, wie ein Pilot mit einem Starrflügler (Phantom) in etwa 50 – 80 m Höhe über Grund ins Trudeln kam und in dieser Drehbewegung auf den Boden aufschlug. Mit lebensbedrohlichen Verletzungen wurde er ins Krankenhaus gebracht.



FOTO ANDY BUSLINGER

Anzeige

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

A-I-R - join the feeling.

bergsteigen und fliegen
minimaler Aufwand
mit dem Wind spielen

vorwärts gleiten
Geschwindigkeit fühlen
Streckenflug genießen
Rekorde brechen

A-I-R

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

Landeinteilung und Landung

Zu den meisten Unfällen mit Hängegleitern kommt es bei der Landeinteilung und Landung. 2010 ereigneten sich 18 von den gemeldeten insgesamt 33 Unfällen während dieser Endphase des Fluges.

Hindernisberührung im Landeanflug

Bei einem Probeflug mit einem neuen Drachen hat der Pilot die Höhe über dem Landeplatz als auch den Gleitwinkel falsch eingeschätzt. Bei der Kurve in den Endanflug berührte er mit der linken Flügelspitze das Maisfeld und der Hängegleiter stürzte aus etwa 2 m Höhe auf den Boden, wobei der Pilot schwer verletzt wurde.

Durch zu langsames Anfliegen im Quer- und En-

danflug als auch eine falsche Einschätzung der Windbedingungen am Landeplatz kam es zu 3 Unfällen.

Das Fliegen mit zu geringer Geschwindigkeit hat zur Folge, dass sich der Hängegleiter nicht mehr wie gewohnt steuern lässt. In zwei Fällen kam es somit zu einer Baumberührung in der Landeinteilung mit anschließend unsanfter Landung, die Verletzungen mit sich brachte. Der auffrischende Talwind und

falsche Beurteilung der Windstärke führte dazu, dass ein Pilot über eine Baumreihe abgetrieben wurde und der linke Flügel einen Baumwipfel streifte. Sofort drehte sich das Fluggerät um die eigene Achse und stürzte mit der Naseplatte voraus, fast senkrecht auf den Boden.

Einer der tödlichen Unfälle 2010 (siehe oben) wurde dadurch verursacht, dass der Drachen aufgrund einer Böe im Landeanflug einen Strommasten berührte.

Bodenberührung

Am Flugplatz Hayingen kam es im Endanflug, bedingt durch eine Windböe unter den linken Flügel und fehlendes Gegensteuern, zu Bodenkontakt der rechten Flügelspitze. Da dies bereits kurz vor dem Rausdrücken geschah, riss die Strömung ab und der Drachen ging über die rechte Trapezecke auf die Nase. Durch die Drehbewegung und die Verzögerung des Drachens gegenüber dem Piloten, traf der Oberarm auf den Steuerbügel – einer musste nachgeben, in diesem Fall war es der Oberarm, der brach.

Tödliche Unfälle 2010

4.9.2010, Flugplatz Füssen: Eine 50-jährige Pilotin gerät in ca. 20 m GND in der ersten Steigflugphase beim Windschlepp in einen Lockout. Es gelingt ihr nicht, das Gerät unter Kontrolle zu bringen oder auszuklinken. Trotz schneller Reaktion des Windenführers (Nachlassen und Kappen des Schleppseils) kommt es zum Absturz mit hoher Schräglage in ein abgestelltes Segelflugzeug. Bei der Unfalluntersuchung wird festgestellt, dass möglicherweise eine Manipulation an der Schleppklinke das Ausklinken unmöglich machte. Zu diesem Unfall ist ein ausführlicher Unfallbericht auf dhv.de unter „Sicherheit und Technik“ nachzulesen.

22.5.2010, Hamm Bockum: Tödlicher Unfall durch Lockout beim Windschlepp. In ca. 15-20 m Höhe gerät der Drachen sehr schnell nach links aus der Schlepprichtung und anschließend in einen nicht rücksteuerbaren Lockout. Der Pilot klinkt das Schleppseil nicht aus. Möglicherweise hatte sich das Gabelseil beim Start an den Trapezecken des Drachen verhängt. Weitere Einzelheiten sind bis heute nicht verifiziert. Gegen den Windenführer und den Startleiter wird von Seiten der Staatsanwaltschaft ermittelt. Es ist ein externer Gutachter eingeschaltet.

22.7.2010, Itzehoe, Flugplatz Hungriger Wolf: Bei diesem Unfall kam es in ca. 40 m Höhe zu einem Lockout beim Windschlepp. Der Pilot klinkte bis zum Aufprall auf dem Boden nicht aus. Es gibt Anhaltspunkte, dass ein gesundheitliches Problem Grund für die Reaktionslosigkeit des Drachenfliegers war. Der Windenführer hatte rechtzeitig Zug nachgelassen und gekappt.

17.4.2010, Mosbach/Neckar: Ein erfahrener 54-jähriger Drachenflieger wird im Landeanflug von einer thermischen Böe erfasst. Der Drachen gerät aus der Flugrichtung und kollidiert mit der Spitze eines Strommastes. Pilot und Fluggerät stürzen aus ca. 10 m Höhe zu Boden. Der Drachenflieger zieht sich dabei schwerste innere Verletzungen zu und stirbt wenig später.

Unbekanntes Datum: Der Sohn eines deutschen Drachenfliegers teilt dem DHV mit, dass sein Vater bei einem Flugunfall in Spanien ums Leben gekommen ist. Unfallursache unbekannt.

Thermische Bedingungen am Kandel führten dazu, dass ein Pilot zu einer Landung mit relativ kräftigen Seitenwind und leicht bergauf ansetzte. Beim zu späten Umgreifen verfehlte er den Steuerbügel und die Basis erhielt Bodenberührung. Der Drachen bohrte seine Nase in die Wiese und der Luftsportgerätelführer brach sich den Oberarm.

Landefehler

Drei Piloten mussten die Erfahrung machen, dass fehlendes Abfangen im Endanflug und zu frühes Rausdrücken teilweise schwere Verletzungen mit sich bringen kann. Der Drachen steigt ein paar Meter hoch und kippt kurz darauf seitlich über den Flügel bzw. nach vorne über die Nase nach unten und schlägt unsanft auf der Wiese auf. Schwere Verletzungen am Kopf, ein gebrochener Oberarm und eine ausgekugelte Schulter waren die Folge.

„Zu spät rausgedrückt“ dachte sich ein Pilot am Tegelberg und schon kam sein Fluggerät mit der Nase auf dem Boden auf. Beim Durchpendeln brach er sich den Oberarm.

Bedingt durch einen Steuerfehler im Endanflug erfasste ein Pilot mit der Unterverspannung zwei Passantinnen in Sand in Taufers. Während der Pilot nur leichte Verletzungen erlitt, wurde bei einer der Damen eine Fraktur der Hüfte diagnostiziert.

Nach Zeugenaussagen eines erfahrenen Gleitschirmfliegers, kam am Tegelberg ein Drachenflieger mit viel zu hoher Geschwindigkeit in den Endanflug. Er verlor dann schnell an Höhe, setzte mit den Rädern auf der Wiese auf und wurde durch diesen Stoß wieder bis zu ca. 10 m Höhe nach oben katapultiert. Anschließend kippte der Drachen nach vorne über und stürzte senkrecht zu Boden. Mit schweren Kopfverletzungen wurde der Pilot in ein Krankenhaus gebracht. Hinweise auf Vorbeschädigungen des Fluggerätes sind nicht vorhanden.

Während der Übungsflüge ist ein Drachenflugschüler im Endanflug zu langsam unterwegs und setzt auch die Anweisungen des Fluglehrers nicht um. Nach einem Strömungsabriss in etwa 5 m Höhe, kippt der Drachen über die rechte Flügelfläche, setzt auf den Rädern auf und geht auf die Nase. Der Schüler pendelt durch das Trapez und bricht sich den rechten Oberarm.

Landung mit Rückenwind

Bei wechselnden Windbedingungen am Landplatz am Treh entschloss sich ein Pilot zu einer Landung mit Bremsfallschirm. In etwa 2 m Höhe über Grund springt der Wind um – Rückenwind. Das Fluggerät kippt über die rechte Fläche ab, Flügelrohr und Steuerbügel knicken ein, der Pilot landet mit dem Ge-

sicht auf dem Boden. Der Kinnschutzbügel des Integralhelms ist beidseitig eingerissen. Ohne Integralhelm wären die Verletzungen in Gesicht und am Kopf vermutlich weitaus schwerer ausgefallen.

Von seiner letzten Landung im Zillertal kehrt ein Pilot mit einer Platzwunde an der Stirn zurück. Am Landeplatz in Mayrhofen herrschten drehende Winde, was dazu führte, dass der Endanflug mit Rückenwind erfolgte. Der Drachen ging sofort auf die Nase und der Pilot schlug mit dem Kopf gegen den Steuerbügel.

Blackout

Ein Pilot bemerkte bereits während eines Streckenfluges ein geringes Unwohlsein. Daher entschied er sich, nicht bis zum geplanten Landplatz in Greifenburg zurück zu fliegen, sondern eine näherliegende gute Landemöglichkeit zu nutzen. Er berichtet, dass ihm die Erinnerung an die letzten ca. 15 Minuten seines Fluges fehlten, vermutlich beeinflusst durch ein Mittel zur Appetitregulierung. Dazu hatte er auch die Nacht vor dem Flug so gut wie nicht geschlafen. Laut Augenzeugen landete er mit Rückenwind und schlug mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/h in einer hohen Wiese ein. Bei diesem Unfall zog sich der Pilot schwere Verletzungen zu. ☞



DHV-Jugend Funcup 2011

Musikalischer Hochgenuss im Föhntal

Viele Flüge und eine Menge Spaß

TEXT DAVID SEREN FOTOS HANNES VATTER, HELENA FISCHER, HELEN VATTER

Wer schon einmal im Zillertal war, kennt das. Wenn man die Zillertaler Straße entlang fährt, blicken einem stets freundliche Gesichter entgegen. Und das bei jedem Wetter und zu jeder Uhr- und Jahreszeit. Man fühlt sich dort gleich willkommen.

Mag sein, dass dies einer der Gründe ist, warum die DHV-Jugend ihr Sommerevent bereits zum vierten mal in Folge in diesem sympathischen Tal abhielt. Und vielleicht auch der Grund für die große Teilnehmerzahl. Immerhin stellt der herzliche Empfang zugleich die Einladung zu kulturell wertvollen Programmalternativen bei Schlechtwetter dar. Schließlich sind es die Musiker der zahlreichen Zillertaler Musikgruppen, die den einfliegenden Jungfliegern auf Werbetafeln entgegenstrahlen. Und es gibt viele solche Bands. Genau genommen wirkt es so, als gäbe es im Zillertal einen Pool Musiker, die in wechselnden Kombinationen mit unterschiedlichen Namen das immer gleiche Ziel verfolgen: akustische Hochgenüsse zum Besten zu geben. Das würde sie der DHV-Jugend gar nicht so unähnlich

machen. Wenngleich bei deren Events das Fliegen eine zentralere Rolle spielt als die Musik.

Aber auch hier ist es ein Pool junger Piloten, aus dem sie sich je nach Zeit und Interessenlage zusammantun, um miteinander aeronautische Hochgenüsse zu erleben. Ebenso geschah es also auch vom 30.07. bis 07.08. wieder, als die DHV-Jugend zum alljährlichen Funcup lud.

Und die Teilnehmer kamen zahlreich und gut gelaunt zu einem der Events mit der höchsten Flugausbeute in der Geschichte der DHV-Jugend. Bereits in den ersten Tagen konnte kräftig Thermik gekurbelt werden. So kam es auch, dass viele der umliegenden Gipfel aus neuen Blickwinkeln betrachtet wurden und man abends in der Runde um den Grill in viele fröhliche Gesichter sah.

Dabei waren die Wetterprognosen gar nicht übermäßig gut gewesen. Während der gesamten Woche hielt sich die Vorhersage eines Südföhns, der glücklicherweise erst am vorletzten Tag tatsächlich vorbei schaute. Wäre er so häufig aufgetreten wie angekündigt, hätte er das Event schnell in eine Wan-

derveranstaltung verwandelt. Das recht breite Zillertal mit seiner Nord-Süd-Ausrichtung und Hauptkamm-Nähe bietet dem Föhn eine gute Möglichkeit sich durchzusetzen, weshalb es bei Föhnlagen kritisch ist, dort zu fliegen.

Dank der Thermik setzte der bekannte Talwind ebenfalls zuverlässig jeden Tag ein. Dieser bot die Basis für ein zweitägiges Groundhandling-Seminar am Landeplatz, das von den Teilnehmern gern angenommen wurde. Hier wurden Grundtechniken des Schirmhandlings vom Rückwärtsstart bis zum Kiting gezeigt und geübt.

Für den zweiten Teil der Woche war eher mäßiges Flugwetter vorausgesagt. Deshalb arbeiteten viele Teilnehmer an der Verbesserung ihrer Flugtechnik. So wurde die richtige Reaktion auf Klappergeübt oder Spiralen mit immer größeren Sinkwerten erfliegen. Vereinzelt waren auch Kunstflugfiguren zu bewundern. Kurz: Jeder kam auf seine Kosten. Sicher werden viele auch nächstes Jahr wieder beim DHV-Jugend Funcup dabei sein. ☞

Startentscheidung

Abbruch oder Start?

Hat der Pilot Zweifel an der Flugfähigkeit seines Gleitschirms, muss er den Start abbrechen. Ein kontrollierter Startabbruch erfordert eine spezielle Technik.

TEXT PETER CRÖNIGER FOTOS BJÖRN KLAASSEN

Vor wenigen Wochen war von einem spektakulären Zwischenfall mit hohem Sachschaden und Gott sei Dank so gut wie keiner Verletzung zu hören. Ein Gleitschirmpilot flog kurz nach dem Start in eine Seilbahn und legte diese für einige Zeit still. Ein Video von diesem Vorfall hat ganz Deutschland im Fernsehen bewundert. Für uns wurde durch das Bildmaterial die Unfallanalyse erleichtert. Ein eindeutig nicht ausreichend steuerbares Fluggerät wurde von seinem Piloten gestartet. Uns Gleitschirmpiloten muss klar sein, dass wir eine nicht flugfähige Mischung aus Segeltuch und etwa 300 bis 400 Meter lockeren und zum Teil hauchdünnen Leinen hinter uns auslegen. Ein sorgfältiger Vorflugcheck ist unbedingt notwendig. Aber unser Fluggerät ist erst fertig "aufgebaut", wenn es gefüllt über uns steht. Wir müssen es nochmal kontrollieren. Dann und erst dann können wir unsere Startentscheidung treffen. Wir müssen uns bewusst dafür entscheiden zu starten. Die Bezeichnung Startabbruch ist eigentlich falsch. Es ist kein Abbruch des Starts, denn die Beschleunigung und damit der eigentliche Start haben noch nicht begonnen. Bis jetzt war alles Startvorbereitung.

Damit die Voraussetzung für eine fundierte und bewusste Startentscheidung gegeben ist, muss das Aufziehen und die Kontrolle in Ruhe und mit möglichst wenig Vorwärtsbewegung ausgeführt werden.

Aufziehen und Kontrollieren

Hier noch einmal eine kurze Zusammenfassung des Artikels Aufziehen (Info 171), der die Inhalte vom Beginn des Aufziehens bis zur Startentscheidung beschreibt. Das Aufziehen muss im flacheren Teil des Startgeländes erfolgen. Die Zug-

phase ist das erste Drittel des Aufziehvorganges, bis sich die Kappe ganz vom Boden gehoben hat. Es wird Schwung ins System gebracht. Der Großteil der Energie, die zum Aufstellen einer Gleitschirmkappe notwendig ist, wird hier eingebracht. Auf die Dynamik der Zugphase folgt die Ruhe der Aufstellphase. Der Pilot soll sich so wenig wie möglich nach vorne, also vom Schirm weg bewegen, um der Kappe die Möglichkeit zu geben, über den Piloten zu steigen. Steigen lassen und wenig stören ist die richtige Devise. Jetzt folgt die Stabilisierung des Systems. Pilotengeschwindigkeit und Kappengeschwindigkeit müssen aufeinander abgestimmt werden. Pilot und Kappe sollen die gleiche langsame Geschwindigkeit über Grund haben, um eine anschließende ruhige Kontrollphase zu ermöglichen. Normalerweise muss dazu die Kappe am Ende des Hochsteigens abgebremst und der Pilot etwas schneller werden. Das wird am besten dadurch erreicht, dass der Pilot eher früh und weich "auf die Bremse geht" und gleichzeitig beginnt, ruhige Gehschritte zu machen. Der Einsatz der Steuerleinen beim Stabilisieren ist der Beginn des aktiven Fliegens, das auch während der Kontrollphase beibehalten werden soll. In dieser Phase überprüft der Pilot die uneingeschränkte Flugfähigkeit des Gleitschirms durch eine visuelle Kontrolle.

Die beste Blickkontrolle macht aber nur Sinn, wenn der Pilot auch bereit ist, bei den leisesten Zweifeln an der Flugfähigkeit seines Gleitschirms, die Beschleunigung und damit den Start nicht zu beginnen. Eine aktive Startentscheidung muss bis zur Entscheidungslinie getroffen werden. Diese Entscheidungslinie sollte sich der Pilot vor jedem Start entsprechend den Geländeverhältnissen und den herrschenden Windbedingungen festlegen. Während der Trainingsphase ist es sehr empfehlenswert,

diese Entscheidungslinie mit einem Band zu markieren. Sie wird so gelegt, dass ein folgender Abbruch gefahrlos durchgeführt werden kann; also noch im flacheren Teil des Startgeländes möglich ist. Ein Start darf immer nur dann erfolgen, wenn sich der Pilot absolut sicher ist, dass sein Fluggerät 100% flugfähig ist und der Abflug geradeaus frei von Hindernissen erfolgen kann. Bei den leisesten Zweifeln oder Hektik muss ein Abbruch durchgeführt werden.

Sind alle Phasen des Aufziehens und der Kontrolle korrekt ausgeführt worden, so waren bis jetzt alle Bewegungen von Ruhe und Übersicht geprägt. Das Tempo von Pilot und Schirm muss bis zur Startentscheidung minimal sein. Bei Windgeschwindigkeiten ab ca. 8 km/h können die Phasen Aufstellen, Stabilisieren und Kontrolle fast im Stehen ausgeführt werden und der Schirm kann jederzeit wieder abgelegt werden – Training und Können vorausgesetzt. Gelingt es dem Piloten nicht, bis zur Entscheidungslinie Ruhe ins System zu bringen, ist das ein zwingender Grund, den Start (die Beschleunigung) nicht zu beginnen. Ein Abbruch muss erfolgen.

Um die Hemmschwelle für einen Abbruch herabzusetzen, muss sich jeder Pilot vor dem Aufziehen eine Strategie für den Abbruch zurechtlegen. Optimal wären ein Steuern zu einer Seite und das anschließende Ablegen der Kappe. Die Geländegegebenheiten und die Windverhältnisse, sowie die Hindernissituation geben meist eine Abbruchrichtung vor.

Hier drei Grundregeln: Ein Abbruch erfolgt

1. von einem Hindernis weg
2. ins seitlich ansteigende Gelände hinein bei schrägem Startgelände
3. gegen den Wind bei Seitenwindkomponente



Aktiv fliegen bei Start und Abflug

FOTO BJÖRN KLAASSEN



Der Pilot ist an seiner Entscheidungslinie und hat seine Kontrolle noch nicht abgeschlossen. Er darf sich daher nicht für einen Start entscheiden und leitet einen Abbruch ein.



Zuerst werden beide Bremsen bis ca. Brusthöhe gezogen und dabei das Geh-Tempo noch nicht verringert, um die Kappe nach hinten nicken zu lassen und damit den Widerstand zu erhöhen.



Die rechte Steuerleine wird energisch gezogen, um den Schirm nach rechts zu drehen. Die Bewegungsrichtung des Piloten bleibt noch für einen Moment geradeaus, damit sich die Kappe nach rechts neigt.



Erst jetzt, wenn der Schirm eine Schräglage nach rechts (vom Piloten aus gesehen) eingenommen hat, wird die Außenbremse dazu genommen und die Kappe beidseitig gebremst. Der Pilot folgt der Kappe nach rechts.



Wenn bereits die meiste Energie aus dem Schirm genommen ist, bremst der Pilot beidseitig energisch durch und läuft der Kappe etwas davon, damit diese nach hinten abkippt.



Die Innenbremse kann jetzt etwas nachgelassen werden, um zu vermeiden, dass die Strömung rechts ganz abreißt und dadurch der Schirm links nach vorne schießt und auf die Eintrittskante fällt.



Die Außenbremse bleibt gezogen und der Pilot läuft noch ein zwei Schritte, um die Kappe seitlich hinter sich zu halten.



Erst wenn der Pilot keinen Leinenzug mehr spürt, dreht er sich zur Kappe und legt diese kontrolliert ab.

Die Bilderserie zeigt einen Abbruch mit seitlichem Auslaufen nach rechts und Ablegen des Schirms bei Windstille. Die Bewegung ist relativ einfach, wenn bis dahin die Phasen des Stabilisierens und der Kontrolle mit Ruhe und Übersicht ausgeführt wurden und die Entscheidungslinie noch im flacheren Teil des Startgeländes liegt. Ein Startabbruch ist ein vorwiegend mentales Problem. Es zeugt von Stärke, wenn ein Pilot auch bei leichter Unsicherheit einen Abbruch einleitet. Sich im Zweifel einfach "raus zu hauen" und darauf zu hoffen, dass es schon gut geht, ist eine potentiell gefährliche Entscheidung. Wir alle müssen einen Startabbruch regelmäßig üben, um ihn auch auszuführen, wenn es nötig ist.

Abheben und Beschleunigen

Falls sich der Pilot für den Start entscheidet, folgen die Phasen des Beschleunigens und Abhebens. Die aktuelle Starttechnik ist auf flachere und daher weniger unfallträchtige Gelände und die aktuelle Schirmentwicklung optimiert. Mit modernen Schirmen ist die Beschleunigungsphase deutlich einfacher auszuführen als früher. Die alte Startmethode mit abgeknicktem Oberkörper und gestreckten blockierten Armen, als der Schirm mehr in die Luft gezerrt wurde, anstatt ihn souverän in die dritte Dimension hineinzufliegen, ist mit einem aktuellen Gerät nicht mehr nötig. Entgegen der weit verbreiteten Meinung ist es erwiesen, dass man mit aufrechterem Oberkörper eine deutlich höhere Geschwindigkeit erlaufen kann als mit stark gebeugtem. In einem flacheren Startgelände wird das dynamische, teils hektische Beschleunigen durch eine harmonische Steigerung der Laufgeschwindigkeit ersetzt, mit dem Ziel, die Kappe in einem konstant optimalen Anstellwinkel zu halten. Nicht wildes Losrennen ist gefragt, sondern ein gleichmäßiges Steigern der Geschwindigkeit. Dann heben moderne Schirme den Piloten beim Erreichen der Abhebegeschwindigkeit selbständig in die Luft. Die aktuelle Starttechnik trägt dieser Entwicklung Rechnung und lässt extreme bzw. unnötige Bewegungen weg. Sie ist wie die Aufzichtechnik von Ruhe und Übersicht geprägt, bringt Sicherheitsreserven und ist für verschiedene Gelände und Windbedingungen geeignet. Allerdings wirkt sie langweilig einfach und hat wenig Showeffekt.

Wenn der Pilot mit seinem Gleitschirm abfliegen will, muss er ihn auf eine ausreichend sichere Geschwindigkeit beschleunigen. Je flacher das Startgelände ist, desto weiter muss der Pilot laufen und umso schneller sollte das Fluggerät sein, um sicher abzuheben. Die Geschwindigkeit der Kappe hängt in erster Linie vom Anstellwinkel ab, der über die Steuerleinen und die Relativgeschwindigkeit Pilot/Kappe beeinflusst wird. Beschleunigt der Pilot



Nach der aktiven Entscheidung „Gerät flugfähig und Richtung stimmt“ wird die anfangs tiefere Bremse der Kontrollphase dosiert gelöst und damit der Kappe der Befehl gegeben, schneller zu werden. Die Schritte werden länger, der Pilot beschleunigt mit der Kappe mit.

Der Oberkörper wird etwas nach vorne genommen, bis er ungefähr senkrecht zur Startebene ist – das sind ca. 15 bis 20 Grad – und die Schrittlänge vergrößert. Der Übergang vom schnellen Gehen ins Laufen ist fließend und ruhig. Die Kappe steht genau senkrecht über dem Piloten. Das heißt, der Pilot hat durch die Koordination des aktiven Steuerns und des darauf angepassten Lauftempo eine ruhige und optimale Beschleunigung des Systems Kappe – Pilot erreicht, ohne den Anstellwinkel groß zu ändern.

Handhaltung!



Nicht optimale, veraltete Starttechnik

Die alte Startmethode mit stark abgeknicktem Oberkörper und nach hinten gestreckten blockierten Armen ist teilweise noch stark verbreitet. Sie hat sich entwickelt, als meist in sehr steilen Geländen nach wenigen Schritten in die Luft gesprungen wurde. Diese extremen Bewegungen sind mit modernen Schirmen nicht mehr nötig und in flacheren Startgeländen sowie bei stärkeren oder turbulenten Windverhältnissen eher hinderlich. Mit gestreckten und blockierten Armen spürt der Pilot den Steuerdruck der Kappe schlecht. Gefühlvolles reaktionsschnelles Steuern ist schwierig. Ein stark angebremseter Schirm während des Starts ist im Steilen akzeptabel, lässt aber in flacheren Startgeländen die Kappe eher nach hinten nicken und verhindert so das harmonische Beschleunigen. Der stark abgewinkelte Oberkörper erschwert das Erreichen einer hohen Laufgeschwindigkeit und schränkt das Blickfeld des Piloten ein. Im Falle des Stolperns ist bei dieser Körperhaltung mit einer hohen Verletzungsgefahr zu rechnen. Der Protektor kann seine Schutzfunktion nicht entfalten; ein Helm mit Kinnschutz ist zu empfehlen.

zu schnell, so nickt die Kappe nach hinten und bremst eher ab, als zu beschleunigen. Wir müssen also dosiert und kontinuierlich schneller werden und unsere Kappe dabei mit beschleunigen. Gerade in flacheren Geländen ist es deshalb wichtig, anfangs die tiefe Bremse der Kontrollphase leicht zu lösen und damit zuerst der Kappe den Befehl zu geben, schneller zu werden. Läuft dann der Pilot gleichmä-

ßig mit der schneller werdenden Kappe mit, erreicht er eine ruhige und optimale Beschleunigung des Systems Kappe/Pilot, ohne den Anstellwinkel groß zu ändern. Die Schrittlänge muss vom schnellen Gehen bis zum Laufen bei Abhebe-Tempo kontinuierlich gesteigert werden und erreicht Werte von über zwei Metern pro Schritt. Die Abhebebeschwindigkeit sollte im Bereich des minimalen Sinkens oder

leicht darüber liegen, und beträgt bei aktuellen Schirmen ca. 30 km/h. Die entsprechende Steuerleinenstellung liegt bei etwa 20 cm gezogenen Bremsen. Das ist dann auch die optimale Grundstellung für aktives Fliegen im Abflug. Der Pilot ist damit gut für etwaige Turbulenzen im Hangbereich gerüstet und kann sofort nach dem Abheben Pendler ausgleichen oder Störungen beheben. Bei unse-



Der Pilot ist beim sechsten Schritt seines Startlaufes und hat durch kontinuierliche Steigerung der Schrittlänge die Abhebebeschwindigkeit fast erreicht. Die Richtungskontrolle erfolgt durch Blick zum Bezugspunkt. Die Arme sind gebeugt und bewegungsbereit, um schon im Startlauf Steuerdruck zu fühlen und aktive Steuerbewegungen ausführen zu können.

Der Pilot läuft ruhig weiter und wird beim Erreichen der Abhebebeschwindigkeit ohne weiteres Zutun vom Schirm in den Abfluggleitwinkel von ca. 7 Grad gehoben. Die Hüfte wird beim Abheben nach vorne geschoben, die Beine bleiben dadurch laufbereit. Die Steuerleinenstellung liegt bei etwa 20 cm gezogenen Bremsen. Das ist die optimale Grundstellung für aktives Fliegen im Abflug. Der Pilot ist damit gut für etwaige Turbulenzen im Hangbereich gerüstet und kann sofort nach dem Abheben Pendler ausgleichen oder Störungen beheben.

erer Versuchsreihe haben wir für einen optimalen Start bei Windstille einen Höhenunterschied von 3 Metern ermittelt. Bei einer Neigung von ca. 20° ergibt das eine Beschleunigungsstrecke von ca. 9 Metern. Bei einer durchschnittlich guten Lauftechnik erreicht der Pilot mit dem sechsten bis siebten Schritt seine Abhebebeschwindigkeit und wird ohne weiteres Zutun vom Schirm in die Luft gehoben. **Beim Beschleunigen gibt der Schirm das Tempo vor, nicht der Pilot.** Es ist nicht möglich durch schnelles Losrennen des Piloten den Schirm „mitzunehmen“, es bedingt eher das Gegenteil des Gewünschten. Die Kappe ist etwa 9 Meter über dem Boden und nur durch Leinen mit dem Piloten verbunden. Die Kraftübertragung nach vorne funktioniert somit nur sehr eingeschränkt. Nur wenn der Pilot Gewicht ins System bringt, ist es möglich den Schirm zu beschleunigen. Bewegt sich der Pilot auf der geeigneten Startfläche nach vorne, so wirkt auch eine Kraft nach unten, die den Schirm beschleunigt. Je steiler

das Gelände ist, umso mehr wird die Kappe beschleunigt und umso schneller kann der Pilot losrennen. Ist das Gelände eher flach, ist Geduld und Harmonie gefragt. Der Pilot muss dosiert beschleunigen, damit die Kappe nicht zurück nickt und bremst. Eine starke Vorlage ist nicht erforderlich und für die Koordination mit der Kappe eher hinderlich. Deshalb ist bei mäßigem Gefälle optimaler Startplätze ein harmonischer Übergang vom Gehen ins Laufen mit einer moderaten Oberkörpervorlage die optimale Bewegungsausführung. Ein Nebeneffekt eines nicht stark abgeknickten Oberkörpers ist die gute Richtungskontrolle durch Blickführung zum Bezugspunkt und die Möglichkeit, die Steuerleinen während des Startlaufes gefühlvoll bedienen zu können. Die Arme müssen deshalb gebeugt und bewegungsbereit sein – Ellbogen nah am Körper, Handflächen nach vorne - um den Steuerdruck jederzeit zu erfüllen und die Steuergriffe linear am Tragegurt entlang führen zu können. So

sind gefühlvolle Steuerausschläge möglich und der Pilot kann seine Kappe schon während des Startlaufes aktiv fliegen. Dies ist besonders bei turbulenten Windverhältnissen von großem Vorteil.

Das Abheben ist keine aktive Aktion. Wenn der Pilot kontinuierlich weiterläuft, produziert der Schirm genau beim Erreichen der Abhebebeschwindigkeit so viel Auftrieb, dass er das Gesamtgewicht trägt und den Piloten in den seinem den Anstellwinkel entsprechenden Gleitwinkel (Flugweg) von ca. 7 Grad hebt. Bremsen oder gar Abspringen beim Abheben ist nicht nötig und würde nur den Abhebependler verstärken, die Gleitleistung verschlechtern und Unruhe ins System bringen. Die Hüfte wird beim Abheben nach vorne geschoben, die Beine bleiben dadurch laufbereit. Das aktive Steuern des Gleitschirms wird konsequent beibehalten und damit der Flugweg stabilisiert. Erst dann erfolgt ein kontrolliertes und bewusstes Reinsetzen ins Gurtzeug. ☞

Gleitschirmfliegen in Wales

Not too bad – in fünf Lektionen

Kann man in Wales fliegen? Ja- und gar nicht so schlecht.

TEXT TILL GOTTBATH FOTOS TILL GOTTBATH UND NICOLE DÖRR

WILD: Nein, das sind keine Flugversuche mit dem Gleitschirm auf dem Mond – es ist Wales! Soaring über dem Schiefersteinbruch Dinorwic nach dem Start vom Elidir Fach (so heißt der Berg) nahe der Ortschaft Llanberis

Mal ganz ehrlich: Was weißt Du über Wales? Ich schätze mal: fast nichts... So ging es mir auch. Bis mich Steve Nash, ein lieber Freund-, einlud. „Wales ist super zum Fliegen. Nette Leute, tolle Landschaft – und ganz anders als in den Alpen.“ Also gut...

Die Sache mit dem „ganz anders“ stimmt. Das merkt man spätestens an den Ortsschildern, sobald man von England über die nicht sichtbare „Grenze“ gefahren ist. Walisisch ist eine keltische Sprache und so fremd, dass man nicht mal eine Ahnung hat, wie sie ausgesprochen wird, geschweige denn, was es bedeuten könnte.

Wir sind in der Clwydian Range, eine Kette sanfter Hügel direkt hinter der Grenze am Fuß des Moel Famau. Während Nicole und ich über exotischen Buchstabenkombinationen brüten, lacht Steve nur: „Macht euch nichts draus. Das geht mir nicht anders, obwohl ich so viel Zeit in Wales verbracht habe. Du hast keine Chance das zu lernen, wenn du nicht damit aufwächst.“ OK, Lektion 1 akzeptiert.

Bei kräftigem Wind und absoluten No-Picknick-Verhältnissen sitzen wir vor Steves VW-Bus und schlürfen einen Tee, als ein paar einheimische Piloten vorbeikommen. Wir reden übers Wetter – natürlich – das, wie gerne in Großbritannien, „not too bad“ sein soll, während eine Böe eine Scheibe Toast davonträgt. Laut Wetterbericht haben wir eigentlich keine Chance, zu fliegen. Aber, so Steves Lektion 2: „Wie der Wind weht, weißt du solange nicht sicher, bis du am Startplatz stehst.“

Auf dem Moel Famau pfeift es ordentlich. In den Alpen würde ich meinen Schirm nicht mal auspacken. Steve meint, es sei super. Blitzschnell ist er startfertig, zieht seinen 19 m² großen Rolling von Raul Rodriguez Acrowings auf und „wingover“ munter über mir.

Mein Oryx ist normalgroß. Entsprechenden Respekt habe ich vor dem Wind. Doch die Startwiese bietet reichlich Platz, um weit über den Boden gezogen zu werden. Zum Glück hebe ich ohne Probleme ab, und schon soare ich neben Steve. Kaum in der Luft, ist das Fliegen in dem rein dynamischen Wind weich wie Butter. Wunderbar sanft und frei von Turbulenzen. Wir hüpfen ein wenig die Hügelkette entlang, bis sich in der Ferne ein Regenschauer nähert.

Ich lege die Ohren an und bereite mich aufs Topland vor. Wiese und Heidekraut – das sollte easy sein. Aber das Heidekraut besteht aus „Bonsai-Bäu-



WALISISCH: Allan



NEBULÖS: Aufstieg zum Mount Snowdon



ATEMBERAUBEND: Die Landschaft in Snowdonia



MOEL FAMAU: Nur für gute Starkwindstarter



ELIDIR FACH: einer der beliebtesten Flugberge in Wales



MAL ENTSPANNT: X-Alps Teilnehmer Steve Nash trainiert viel in Wales.

men“, was ich erst nach der Landung merke, als ich meine Leinen aus der Botanik heraustüteln muss...
Lektion 3: Informiere dich über die Vegetation! Auch die ist anders als in den Alpen.

Lektion 4 folgt Minuten später beim Packen: Achte auf Schafscheiße! Kleiner als der gemeine alpine Kuhladen rollt man gerne mal ein paar Köttel mit ein. Wohl dem, der nur ältere wählt... Lektion 4a: Achte beim Packen auch drauf, wohin du dich kniest!

Von der Clwydian Range fahren wir hinüber nach Snowdonia, neben den Schottischen Highlands und dem Lake District die berühmteste Bergregion Großbritanniens. Steve plant einen Flug vom Mount Snowdon, dem höchsten Berg von Wales. Er misst zwar nur 1.086 Meter, aber wenn man den Aufstieg bei 100 Meter beginnt, bleiben noch ausreichend Höhenmeter, um ins Schwitzen zu kommen. Der Wetterbericht verspricht es würde „not too bad“. Wir starten unsere Wanderung in Nantgwynant und steigen über den Watkin Path langsam nach oben. Es regnet in Strömen und die Wolkenbasis liegt bei etwa 700 Metern. Not too bad, sie könnte ja auch bei 100 Metern liegen...

Irgendwann wird es richtig ausgesetzt, aber das stört uns nicht, weil wir sowieso nichts sehen. Und genauso irgendwann erreichen wir plötzlich den Gipfel. Vom Ort Llanberris fährt eine Zahnradbahn hier hinauf. Den neu gebauten „Gipfelbahnhof“ zierte ein Schild mit den aufschlussreichen Worten „Rheillfordd Yr Wyddfa“ (nein, ich habe mich nicht verippt).

Wir lassen die gefühlt 5.000 Touristen, die sich alle gegenseitig auf dem wolkenverhüllten Gipfel fotografieren – da könnten die Briten Deutsche sein! – hinter uns und steigen über den Rangers Track talwärts. Auf etwa 750 Metern erreichen wir (zu Fuß und von oben kommend) die Wolkenbasis. Ein sanfter Wind steht an, baumlose Grashänge erlauben das Auslegen von 500 oder mehr Gleitschirmen. „Not too bad“, kommentiere ich fachkundig die Szenerie und erinnere mich an Lektion 2.

Beschaulich gleiten wir Richtung Rhyd Ddu und überfliegen als besonderes Highlight einen offen gelassenen Schiefersteinbruch. Die Walliser deckten vor allem früher ihre Dächer mit Schiefer. Von Rhyd Ddu fahren wir mit einer Dampfisenbahn – touristisch, aber trotzdem schön – zurück zu unserem Ausgangsort Beddgelert.

Die Nacht verbringen wir im Hotel Pen-Y-Gwyrdd. In diesem Etablissement bereiteten sich schon Edmund Hillary und seine Mannen auf ihre Mount Everest-Besteigung vor. Am „Pennigöhr“ – so ungefähr spricht Steve das aus – wurde seither nichts verändert. Außer, dass man es mit viel, viel Liebe im originalen Bestzustand erhielt. Heute ist das



INFOBOX-WALES

Anreise: Am günstigsten über die Flughäfen Liverpool (weiter per Flughafenbus zur Liverpool Central Station (20 min), Zug nach Bangor (North Wales; 2:10 h), Bus nach Llanberris (30 min)) oder Manchester (Bus vom Flughafen zur Manchester Piccadilly Station (20 min), von dort Zug nach zu Bangor (North Wales; 2:30 h), Bus nach to Llanberris (30 min)).

In Snowdonia ist der Sherpa Bus Service sehr praktisch, um durch die Gegend zu reisen.

Übernachtung: Bed & Breakfast gibt es ab ca. 25 €, Hotels ab 30 €, wer etwas Billigeres sucht, fragt nach einem „Bunk House“

Fliegerischer Anspruch: Eine solide Starkwind-Starttechnik ist ein Muss. Gute Thermik ist eher selten und wenn, oft vom Wind verblasen.

Szene: Die einheimischen Piloten freuen sich sehr über Besucher, schließlich kommen nicht allzu viele. Es ist leicht, Kontakt zu finden.

Kontakt & Info: Snowdonia: www.snowdoniaskysports.co.uk. DIE Seite für das Fliegen in Snowdonia.
Kontakt E-Mail: mal.grace@btinternet.com

North Wales (einschl. Moel Famau): www.nwhgpc.org.uk, Kontakt-E-Mail (North Wales Hang Gliding and Paragliding Club) chairman@nwhgpc.org.uk

Allgemeine Infos: www.visitwales.com
www.mountainwalk.co.uk/snowdonfacts.html
oder www.snowdonia-wales.net/lang/default.asp

Pen-Y-Gwyrdd eine grandiose Mischung aus Hotel, Kneipe, Museum und Epizentrum der britischen Bergsteigerei. In der Bar lässt sich bei bestem Bier wunderbar Fliegerlatein spinnen, während man ei-

men Kontrast zu den lieblichen grünen Hügeln, dem See und dem Städtchen Llanberris. Steve, der mit Nicole Tandem fliegt, brüllt mir durch den sanften Aufwind etwas zu. Ich verstehe nichts. Spricht er

Wales - so schlecht kann das Wetter gar nicht sein

nen unscheinbaren Stein in einem Bilderrahmen bewundert. Er stammt vom Everest-Gipfel. Prost!

Den fliegerischen Höhepunkt unserer Wales-Expedition bildet das Fliegen am Elidir Fach, einem 795 Meter hohen Hügel bei Llanberris. Die Hälfte des Hügels fiel einem weiteren Schiefersteinbruch zum Opfer, dem Dinorwic Quarry. Ein gigantischer Schlund gähnt unter uns. Das Loch, das schwarze Gestein und der Industrieschrott bilden einen extre-

jetzt doch walisisch?

Sanft landen wir auf dem Fußballplatz von Llanberris. „Not too bad“, kommentiere ich kenntnisreich unseren Flug. Steve hingegen bleibt Realist: „Du hast verdammt Glück gehabt. Es gibt auch Leute, die kommen nach Wales und fliegen kein einziges Mal. Man muss Glück haben.“ Lektion 5. Aber wenn man es hat, ist Wales super – und wirklich ganz anders als in den Alpen! ☞

Wetter-Archive

Wie war das Wetter am...?

Aus der Analyse von Flügen anderer Piloten im DHV-XC lässt sich viel lernen – besonders wenn man auch noch Informationen über die jeweils vorherrschenden Wetterbedingungen hat. Wer sie nicht aus erster Hand bekommt, der kann aus Wetterarchiven im Internet erstaunlich viel herauslesen.

TEXT UND BILDER LUCIAN HAAS

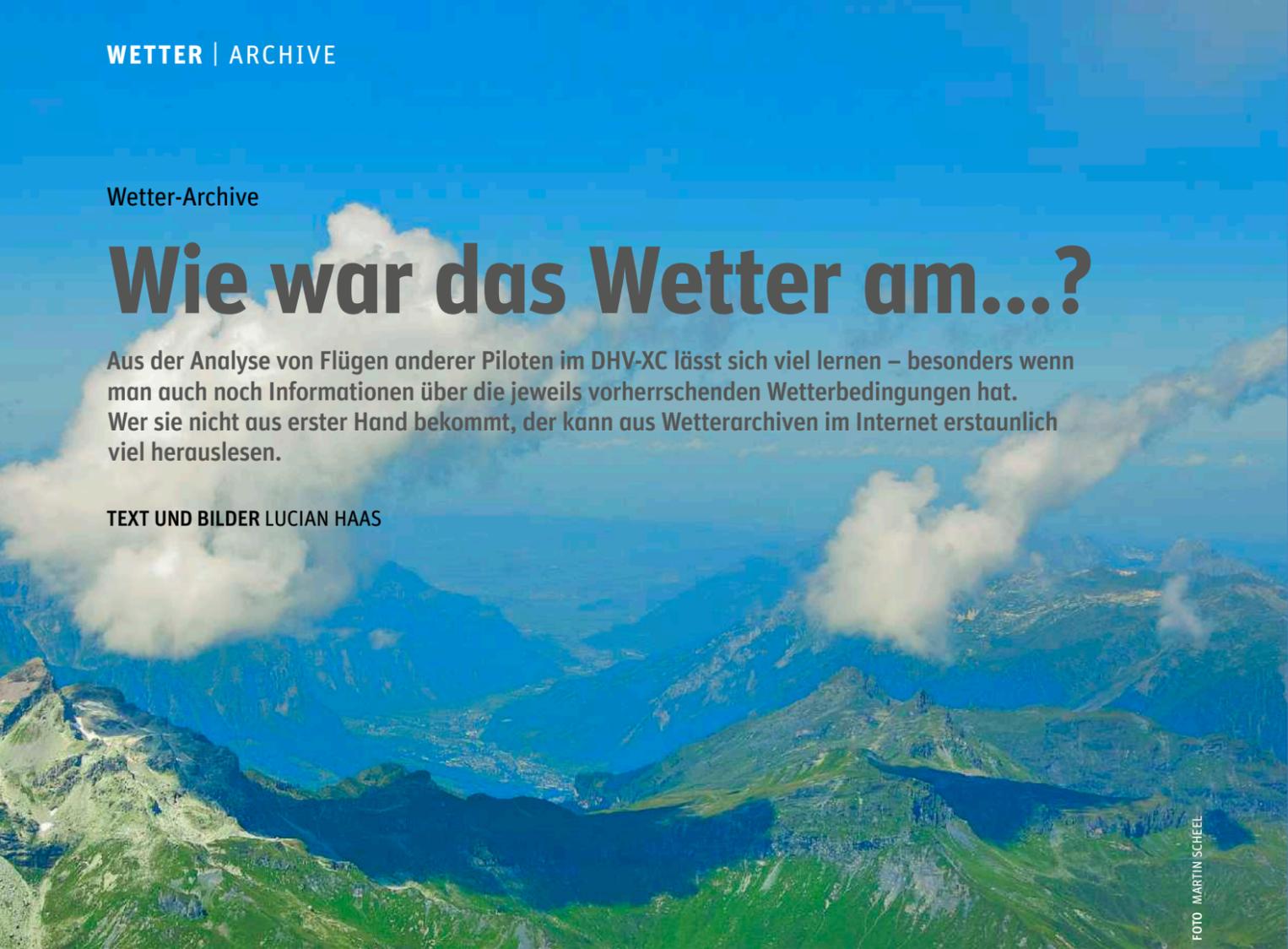


FOTO MARTIN SCHEEL

Winterzeit ist die flugarme Zeit. Doch zugleich ist sie die beste Gelegenheit, um sich für die kommende Streckenflugsaison vorzubereiten. Neue Gebiete erkunden, neue Routen ausarbeiten. An langen Winterabenden lässt sich dafür trefflich durch die Flugarchive wie xc.dhv.de oder www.xcontest.org stöbern. Denn aus den Flügen der anderen lässt sich viel lernen – über thermische Hotspots und Sinkgebiete, über die nötige Höhe bei Talsprüngen oder einfach nur die Lage und Ausrichtung von Startplätzen. Wer sich bei der Recherche freilich allein auf die Ansicht der in igc-Dateien gespeicherten Flugdaten verlässt, wird vieles an möglichen Einsichten verpassen. Denn eine Fluganalyse macht nur dann wirklich Sinn, wenn man zugleich auch etwas über das Wetter weiß, das an dem entsprechenden Flugtag herrschte. War es eher stabil oder labil? Zog eine Front auf? Wie stark waren die Höhenwinde, auf welcher Höhe die Wolkenbasis?

Manches davon wird man schon aus den Kommentaren herauslesen können, die viele Piloten zu ihren Flügen stellen. Genauso hilfreich sind Fotos vom Flug, die eine Einschätzung der Wetter- und Wolkenlage erlauben. Doch häufig lohnt es sich auch, noch eine genauere Wetteranalyse zu machen. Denn wer weiß, bei welchen Druckverhältnissen, bei welcher Labilität in der Atmosphäre, bei welchen Windstärken am Boden und in der Höhe der jeweilige Flug erfolgte, bekommt einen besseren Eindruck davon, auf welche Wetterbedingungen man für die eigenen künftigen Flugabenteuer achten sollte.

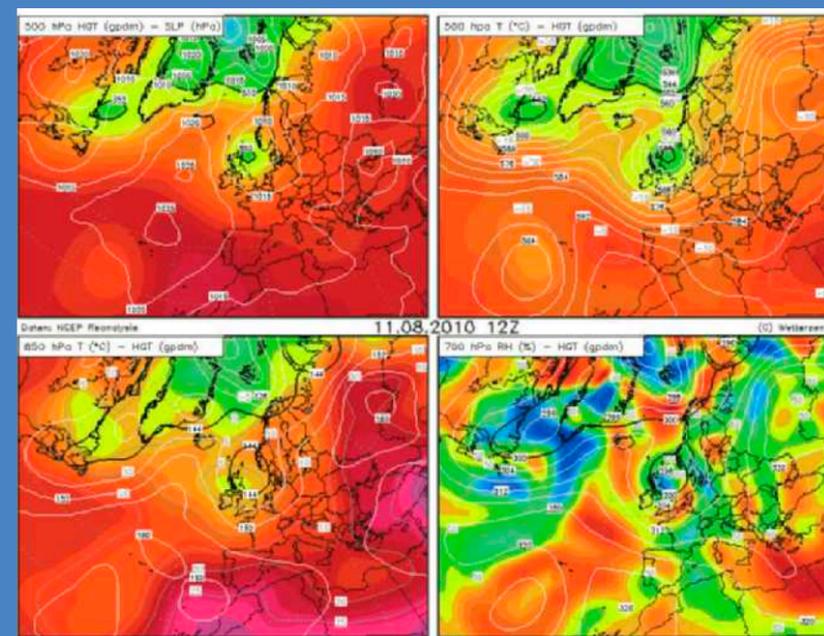
Vor einigen Jahren war es noch relativ schwierig, an historische Messdaten von Wetterstationen oder die früheren Ergebnisse der Prognosen

von Wettermodellen zu kommen. Doch mittlerweile sind im Internet einige freie Wetterarchive zu finden, die hier sehr hilfreich sein können. Worauf sollte man nun bei einer rückblickenden Re-Analyse des Wetters achten? Im Grunde kann man ganz ähnlich vorgehen wie bei einer aktuellen Wittervorschau: Ein Blick auf die Bodenwetterkarte verrät, wo sich Hochs und Tiefs bewegen. Aus der Krümmung der Isobaren lässt sich erkennen, ob das Wetter eher stabilisierenden oder labilisierenden Charakter hat. Desweiteren sind frühere Satellitenaufnahmen hilfreich, um die Regionen mit dichter oder aufgelockerter Bewölkung auszumachen. Daten von Ballonsondenaufstiegen oder auch von prognostizierten Temperaturschichtwerten (Temps) erlauben eine Einschätzung der Thermikstärke sowie der möglichen Wolkenbasis. Zudem bekommt man darüber Einblick in die Windverhältnisse in verschiedenen Höhenschichten.

Neben den im Folgenden vorgestellten allgemeinen Wetterarchiven gibt es im Internet auch viele Seiten von privat betriebenen Wetterstationen, die archivierte Messdaten präsentieren. Noch interessanter sind häufig Archive von Webcam-Bildern. Wer ein wenig googelt und stöbert, wird das eine oder andere lokale Schatzkästlein heben, das rückblickend sogar noch den fast realen Blick zum Himmel ermöglicht.

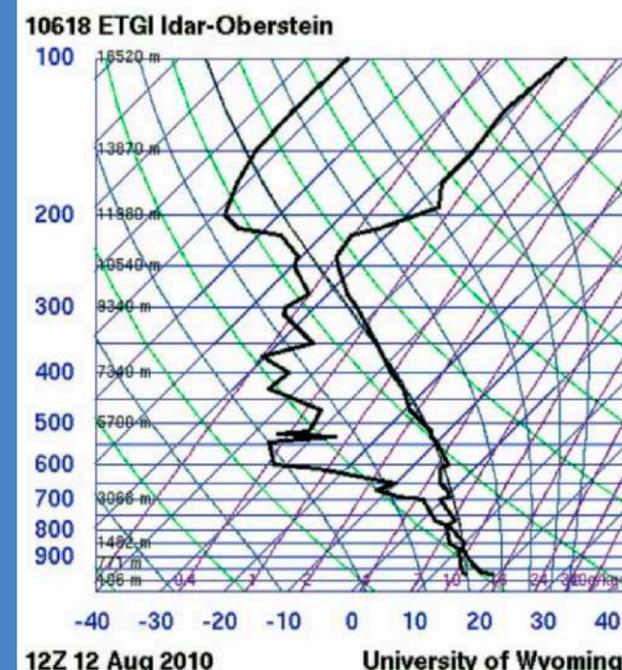
Der Autor ist freier Wissenschaftsjournalist. Auf seinem Blog „lu-glidz“ schreibt er regelmäßig zum Thema Gleitschirm und Flugwetter – samt einer allwöchentlichen Wochenendwetterprognose für die Fluggebiete in den westlichen Mittelgebirgen rund um die Eifel.
 Link: <http://lu-glidz.blogspot.com>

Internetlinks zu Wetterarchiven



www.wetterzentrale.de/topkarten/fsrea2eur.html

Die Wetterzentrale bietet Karten mit Re-Analysen des amerikanischen Wetterdienstes NCEP. Sie reichen zurück bis ins Jahr 1948. Bei den Re-Analysen werden gemessene Werte so aufbereitet, dass die Kartendarstellung der eines aktuellen Wettermodells vergleichbar ist. Damit kann man einerseits Modellvorhersage und Realität gut miteinander vergleichen. Andererseits erhält man so auch einen guten Eindruck über die zu der an einem bestimmten Datum herrschenden Wetterlage. Die Karten zeigen den Bodendruck (Hoch und Tief), die Höhe des Druckniveaus 500 hPa (gibt Hinweise auf Labilität in der Höhe), zudem die Temperatur im Druckniveau 850 hPa (1.500 Meter) und die Feuchtigkeit auf 700 hPa (3000 Meter). Aus der Feuchtigkeit auf 700 hPa lässt sich gut erkennen, ob in der Höhe viele Wolken vorherrschen, oder die Sonne weitgehend ungehindert einstrahlen kann.

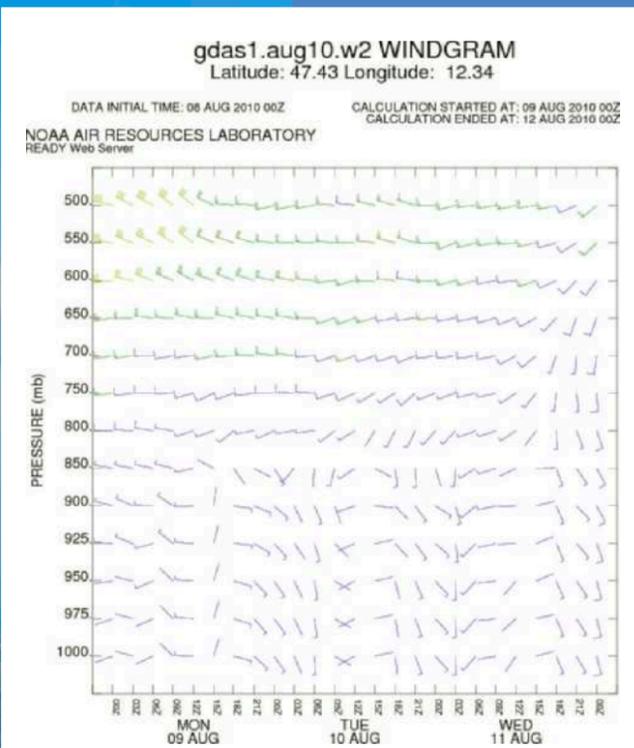


SLAT	49.70
SLOE	7.33
SELV	377.0
SHOW	1.43
LIFT	-0.43
LFTV	-0.74
SWET	131.7
KINX	30.30
CTOT	23.00
VTOT	25.10
TOTL	48.10
CAPE	170.1
CAPV	232.4
CINS	-2.77
CINV	-1.88
EQLV	362.8
EGTV	359.9
LFCV	884.2
LFCV	888.2
BRCH	8.26
BRCV	8.55
LCLT	285.7
LCLP	906.9
MLTH	293.8
MLMR	10.24
THCK	5594.
PWAT	24.36

<http://weather.uwyo.edu/upperair/europe.html>

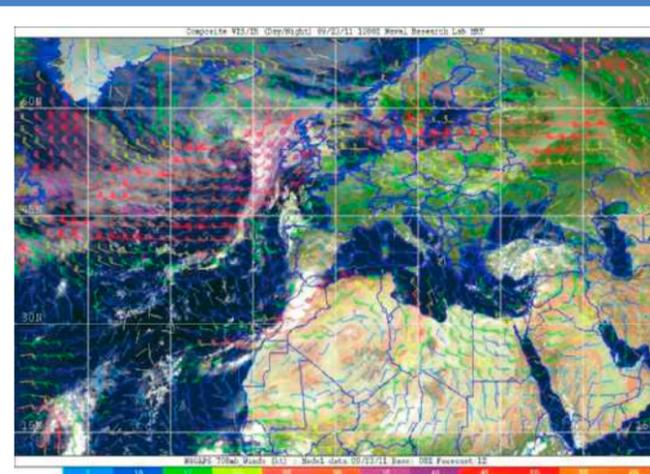
Die University of Wyoming unterhält ein weltweites Archiv mit realen Messdaten von Ballonsondenaufstiegen. Gemessen werden dabei Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Windgeschwindigkeit und -richtung in verschiedenen Höhen. Die Daten kann man sich für beliebige Tage anschauen, entweder als reine Textliste, aber auch als sogenanntes Temp-Diagramm. Wer Temps lesen kann, wird daraus viel über die Temperaturschichtung und damit die Labilität oder Stabilität der Atmosphäre erfahren. Wer damit nichts anfangen kann, dem können die Grafiken immer noch nützlich sein, weil auf der rechten Seite die Richtung und Stärke der Höhenwinde dargestellt sind.

12Z 12 Aug 2010 University of Wyoming
 Description of the sounding indices.
 Close this window Select another map



www.arl.noaa.gov/ready/amet.html?

Auf diesem Angebot des amerikanischen Wetterdienstes NOAA werden historische Punktprognosen aus den Läufen des GFS-Wettermodells angeboten. Nach Angabe einer GPS-Koordinate kann man für diesen Punkt zu jedem Datum zurück bis Dezember 2004 einen prognostizierten Temp, ein Meteogramm oder ein Windgramm abfragen. Das Windgramm (siehe Grafik) zum Beispiel zeigt die Entwicklung der Winde in verschiedenen Höhen über einen Zeitraum bis zu sechs Tagen.



<http://goo.gl/M7ChL>
(führt direkt zu einer Unterseite von www.nrlmry.navy.mil)

Der Wetterdienst der US-Marine bietet viele Satellitenbilder an. Interessant ist hier die Darstellung von Satbildern mit darüber gelegten Daten (Overlay) des Wettermodells NOGAPS. So bekommt man schnell einen Eindruck über das Wolkengeschehen, kombiniert mit Daten über den Bodendruck u.ä. Die hier gezeigte Darstellungen mit einem Overlay des Windes in 700 hPa (3000 Meter) ist für die Analyse besonders hilfreich, kann man doch so gut abschätzen, in welche Richtung die Wolken gezogen sein dürften.



<http://www.sat24.com/history.aspx>

Auf den Seiten von Sat24 gibt es nicht nur aktuelle Satellitenbilder, sondern auch ein Archiv. Die Aufnahmen reichen zurück bis zum 1. April 2009. Besonders interessant dabei: Die Bilder sind nicht nur in den üblichen 6-Stunden-Schritten abrufbar, sondern für jede 15 Minuten. Aus einer Folge von Bildern kann man gut erkennen, wo Wolken sind, und wohin und wie schnell sie ziehen. Das erlaubt gute Rückschlüsse über den Wettercharakter. Dabei lohnt sich auch, zwischen Tageslicht und Infrarot-Darstellung zu wechseln. Anhand der Grauschattierung der IR-Bilder lässt sich leichter unterscheiden, ob Wolken sehr hoch reichen oder nur bodennah liegen. Hohe Wolken sind oben sehr kalt, im IR-Bild deshalb weiß.



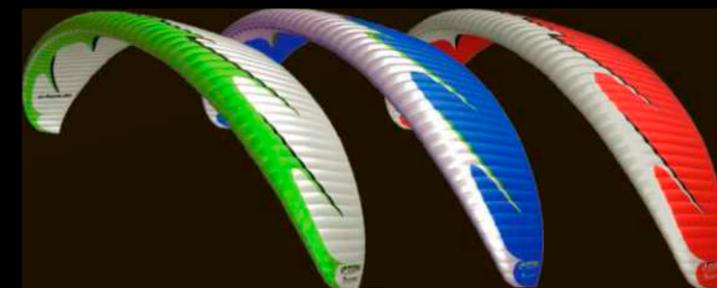
An alle Strecken-, Liga- und Wettkampfpiloten

Klassifizierung: **EN-C (72xA, 5xB, 5xC)***
Geschwindigkeit: **Echte 55 km/h**
Streckung: **6,85**

Gleitzahl: 10,6

U-TURN PASSION

- Den leistungsstärksten EN-C Schirm jetzt testen:
- Spezialangebote für Liga-Piloten
 - 0% Finanzierung
 - € 5.000,- Preisgeld für den bestplatzierten 2012

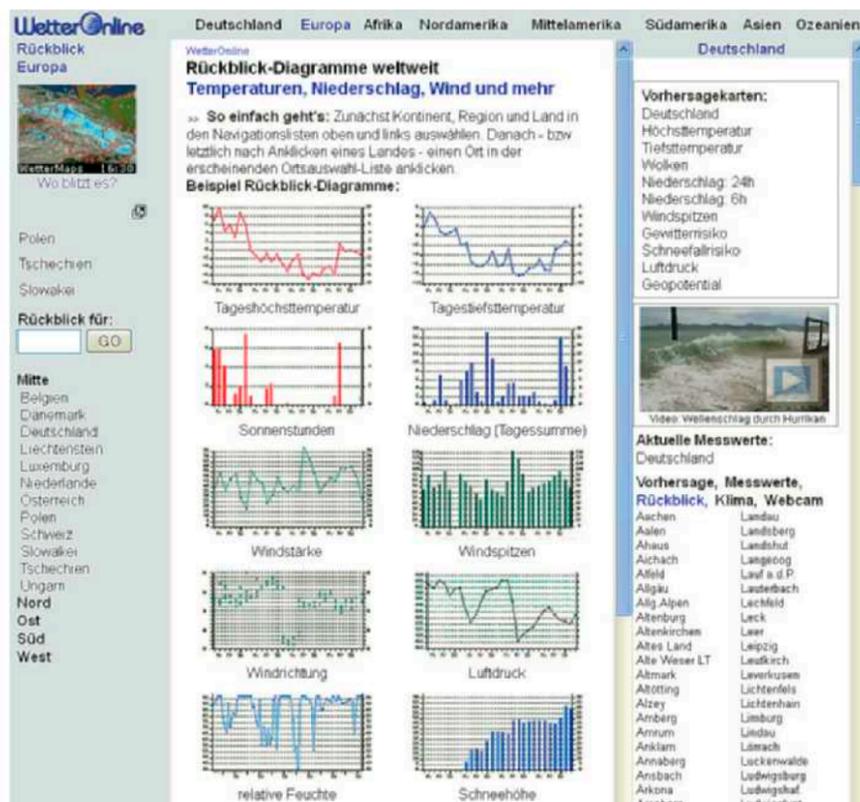


*für U-Turn Passion SM



www.u-turn.de

Klassifizierung:
EN-C

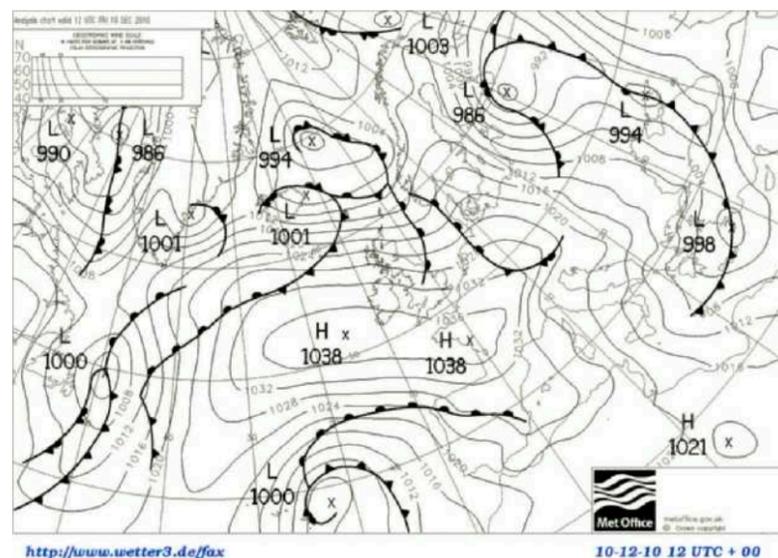
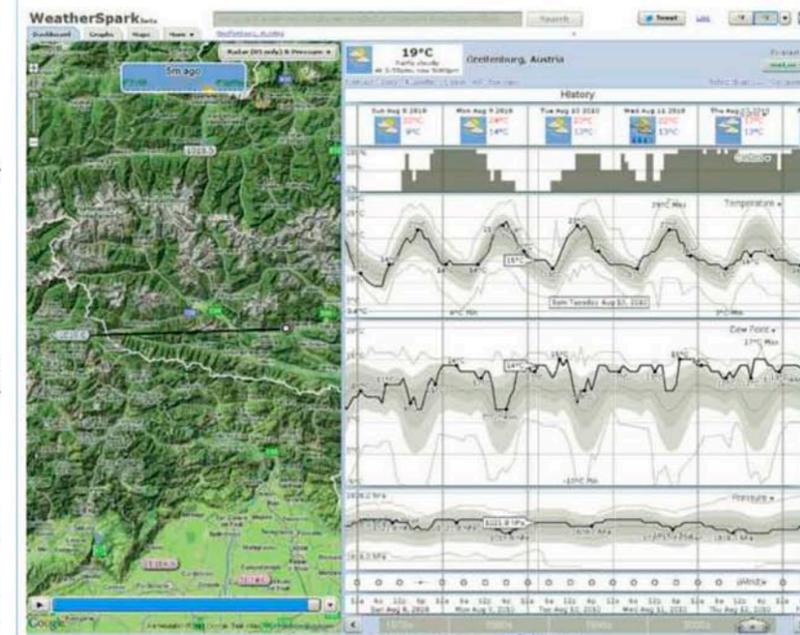


http://www.wetteronline.de/framesets/rueckblick/rueckblick_wetterkarten.htm

Wetteronline bietet ein Archiv mit Stationsdaten offizieller Wetterstationen (Flughäfen etc.). Nach Auswahl von Region, Land und Stadt sowie eines Datums kann man Diagramme zum Verlauf von Bodendruck, Temperatur, Windrichtung etc. abfragen. Allerdings sind leider nicht alle Daten frei zugänglich. Für manche Stationen reichen die Daten zurück bis ins Jahr 1982.

<http://weatherspark.com/>

Weatherspark bereitet Wetterdaten in einer einmaligen Weise auf. Die Seite bietet weltweite Punktprognosen auf Basis der Wetterdienste Met.no, Weathercentral und World Weather Online an. Interessant ist aber zugleich, dass man aus den Graphen nicht nur das Wetter der kommenden Tage herauslesen kann, sondern auch den historischen Rückblick. Als historische Daten werden real gemessene Werte von der zum gewählten Ort jeweils nächstgelegenen offiziellen Wetterstation angezeigt. Hier muss man natürlich vorsichtig sein. Gerade in den Alpen können die historischen Wetterdaten – je nach Entfernung der auf einer Karte angezeigten Stationen – von den realen Wetterbedingungen deutlich abweichen. Interessant sind die vielen Kurven von Weatherspark aber vor allem, wenn man sich ein wenig mit der Klimatologie von Orten beschäftigen möchte: Wann scheint dort am meisten die Sonne, wann regnet es am wenigsten. Es lohnt sich, ein wenig mit den vielen Reglern herumzuspielen, um die erstaunliche Informationstiefe erfassen zu können, die dahinter verborgen ist.



<http://www.wetter3.de/Archiv/>
http://www2.wetter3.de/Archiv/archiv_dwd.html
http://www.wetter3.de/Archiv/archiv_ukmet.html

Bei Wetter3 gibt es das wohl am besten bestückte Archiv, wenn es um einen Rückblick auf typische Modellprognosekarten des GFS-Modells geht. Die Daten reichen zurück bis 2003 für ganz Europa und bis 2008 für das feiner gerechnete Modell für Mitteleuropa. Karten zu allen möglichen Variablen (Druck, Temperatur, Wind, Bewölkung etc.) lassen sich für jeden Tag in 6-Stunden-Schritten abrufen. Zudem gibt es ein Archiv gezeichneter Wetterkarten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) beziehungsweise des britischen Wetterdienstes UK Met Office. Es reicht zurück bis zum Dezember 2003 (DWD) oder 2006 (UK Met). Hilfreich sind diese Karten zur Einschätzung der Lage von Hochs und Tiefs sowie des Frontengeschehens. Durch das leichte „Weiterklicken“ in 6-Stunden-Schritten kann man gut erkennen, wie Fronten ziehen oder ob sie eher stationär bleiben. Letzteres ist ein Zeichen für typische Luftmassengrenzen.

FACTOR 2

DER EXPERTE GRÜBELT:

Der neue **FACTOR²** bietet mehr Freude, mehr Leistung, mehr Sicherheit als sein Vorgänger und mehr als andere wahrhaben wollen. Ja, geht denn das ?

Glaube keinem und nichts bevor Du diesen Flügel geflogen hast !



Bitte beachten: Die Garanteileistung kann aufgrund nationaler Vorschriften in verschiedenen Ländern jeweils unterschiedlich ausfallen.

NOVA HEADQUARTERS
NOVA INTERNATIONAL
Auweg 14
A-6123 Terfens
Tel. +43 (0) 5224 66026
info@nova-wings.com

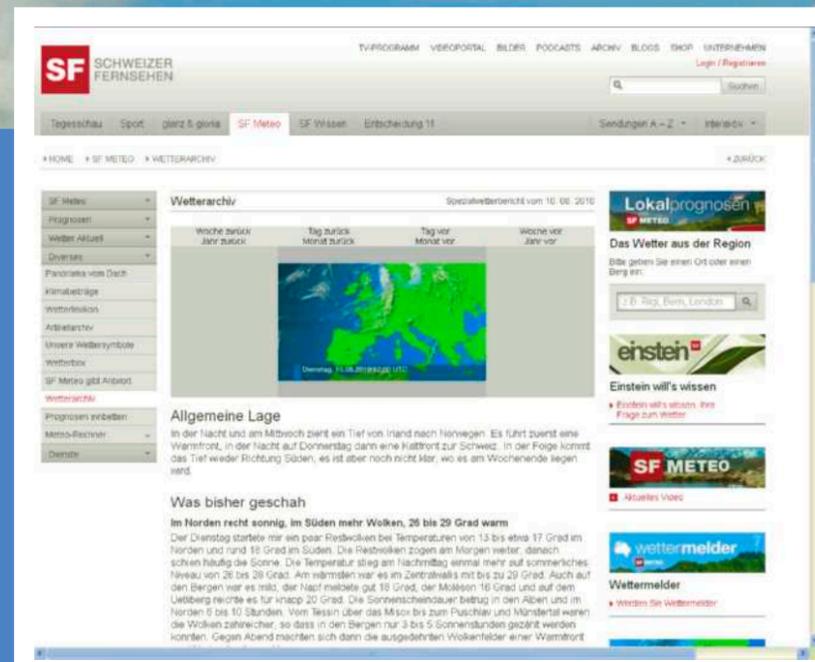
VERTRIEB SCHWEIZ
High Adventure
CH-6383 Dallenwil
Tel. +41 (0) 41 - 628 01 30
www.high-adventure.ch
info@high-adventure.ch

VERTRIEB DEUTSCHLAND
Charly Produkte
D-87637 Seeg
Tel. +49 (0) 83 64 - 12 86
www.charly-produkte.de
robert@charly-produkte.de

SELBER PROBEFLIEGEN ÜBERZEUGT

Infos: www.nova-wings.com





http://meteo.sf.tv/sfmeteo/diverses_archiv_abfrag.php

Das Schweizer Fernsehen unterhält ein Wetterarchiv seiner Textwettermeldungen. Hier kann man nachlesen, wie das Wetter sich an einem bestimmten Tag in den Schweizer Alpen entwickeln sollte. Dazu gibt es jeweils noch ein kleines Satellitenbild zur Orientierung. Das Archiv reicht zurück bis 2002.

<http://www.meteox.com/hist.aspx>

Auf den Seiten von Meteox gibt es nicht nur eine aktuelle Zusammenstellung der Bilder europäischer Regenradare, sondern auch einen historischen Rückblick. So lassen sich Radarbilder bis ins Jahr 2006 zurück anschauen – und das in 15-Minuten-Schritten. Auf diese Weise lässt sich sehr gut der Auf- und Durchzug von Fronten nachvollziehen. Es lohnt sich, dabei auch einen Blick auf die historischen Satellitenbilder von Sat24.com zu werfen.



Jeti

500g
leichter...

Mountain light weight
6 Grössen (50-120kg)
ab 2,55kg (19m²)
EN A

..Tonnen
mehr
spass

www.gingliders.com



GO FURTHER. G I N



Enztalflieger Bad Wildbad

Landratsamt zu Besuch

Bereits zum 2. Mal verbrachte ein Teil der Mitarbeiter des Landratsamts Calw ihren Betriebsausflug bei den Enztalfliegern, unter anderem die Forstabteilung. Neugierig verfolgten die Teilnehmer zunächst Vorträge, wie z.B. „Physikalische Grundlage des Gleitschirmfliegens“, den Torben Peichl an einem Modell für alle leicht verständlich rüberbrachte. Auch die Entwicklung der Geräte und Zubehör, wie Gurtzeug und Rettung vom Beginn der Tütenfliegerei bis zum aktuellen Stand wurden an vorhandenen Beispielgeräten vorgeführt. Dann ging es endlich richtig los. Die inzwischen sehr neugierig gewordenen Gäste durften nun selbst versuchen, die Schirme am Boden aufzuziehen. Alle natürlich unter fachkundiger Anleitung der Vereinsmitglieder (Dank an die Flugschule Sky-Team, die uns die Ausrüstung zur Verfügung gestellt hat). Per Los gezogen, bekamen 3 Gäste die Möglichkeit einen Tandemflug über Bad Wildbad zu erleben, was für sie den Höhepunkt des Nachmittags bedeutete. Am frühen Abend versammelten sich nochmal alle Teilnehmer zu einem kleinen Rückblick. Die Rückmeldungen waren, wie schon im letzten Jahr, eindeutig positiv. Für uns ist das eine der schönsten Möglichkeiten die Zusammenarbeit zwischen Fliegern und Forst zu stärken und gegenseitiges Verständnis zu schaffen.

Übrigens, zwei der Teilnehmer haben sich inzwischen bei einer Flugschule angemeldet. Gibt es eine bessere Werbung? Mehr Infos und Bilder gibt es auf www.enztalflieger.de

Andreas Fien



GCS-Weser

Vereinsfahrt Westendorf 2011

Zum vierten Mal jährte sich die Vereinsfahrt des GSC nach Westendorf. Westendorf in Tirol, umgeben von der Choralpe und der Hohen Salve, lädt zu einer zauberhaften Urlaubszeit ein. Die Startplätze sind über Seilbahnen und einen kurzen Fußmarsch erreichbar. Vom Landeplatz zur Seilbahn ist es ein Katzensprung, einerseits von Westendorf zur Choralpe andererseits von Hopfgarten rauf zur Hohen Salve, oder vom Landeplatz Söll zur Hohen Salve. Die vierte Vereinsfahrt war ein „GSC-Sommermärchen“! Nur der Montag mit Gewitter und Regen konnte als Flugtag nicht gewertet werden. Ansonsten jeden Tag geilstes Flugwetter mit herrlichen Thermikflügen, tollen Steigwerten und Startüberhöhungen bis an die 2.700 m. Dabei waren Langzeitflüge von über 4 Stunden möglich und kleinere flache Dreiecke ließen die Möwenherzen bis an die Basis schlagen. Die Abende verbrachten wir fast alle gemeinsam in unserem schönen Hotel „Alpenhof“. Auf der Sommerterrasse schauten wir dem letzten Flieger entgegen, bis der Berg (Choralpe) seinen Glanz an den Abend abgab. Dabei ließen wir den jeweiligen herrlichen Flugtag und die Aktivitäten bei Bier, Wein und Gitarre Revue passieren. Es riecht nach Wiederholung – das Westendorf im schönen Land Tirol.

Rolf Ebeling

Anzeige



Schwarzwaldgeier

Vereinsmeister 2011

Trotz kontroverser Wetter- und Windprognosen fand im September 2011 die alljährliche Vereinsmeisterschaft der Schwarzwaldgeier am Merkur in Baden-Baden statt. Nachdem morgens der Papst von seinem Flugzeug aus, welches tatsächlich auf dem Weg zum Flughafen Lahr über Baden-Baden und dem Merkur seine Kreise zog, unseren Berg nebst Landeplatz heilig gesprochen haben muss, hatten wir auch den Wettergott auf unserer Seite und die Vereinsmeisterschaft fand bei strahlendem Sonnenschein und sanftem „Westwind“ statt.

Die kreative Flugaufgabe in diesem Jahr wurde vom vergangenen Vereinsmeister so gestellt, dass sich sowohl Fluganfänger wie auch alte Hasen an ihr versuchen konnten. Vor dem Start musste die Flugzeit geschätzt werden, am Landeplatz warteten im Queranflug Heliumpylonen, durch welche hindurch geflogen werden musste. 38 Piloten/innen hatten sich diesen Aufgaben gestellt. Es war wie immer nicht nur ein sportliches Messen, vielmehr kam neben der Spannung die Gaudi nicht zu kurz. Die Meisterschaft verdient gewonnen hat „Stefan Scheurer“ womit der Geierpokal in diesem Jahr in Baden-Baden bleibt. Auf den 2. Platz flog sich unser Vorstand Rainer Ganster. Den 3. Platz teilten sich Arno Keller und Bernd Wessa.

Vielen Dank an unsere Sponsoren: Advance-Swing-Team5-Nowa-Sol, Flugschule Karlsruhe (Klaus Döscher), Skyteam (Michael Wagner), die wie jedes Jahr attraktive Preise zur Verfügung stellten.

Der Merkur ist ein sehr schönes Fluggebiet mit einer der ältesten Standseilbahnen Deutschlands, welche die Flieger in nur 6 Minuten auf den Gipfel befördert. Oben gibt es zwei Startplätze S/W und N/O zudem ein Restaurant und einen Aussichtsturm, von dem man das schöne Rheintal sieht bis rüber in die Vogesen. Schaut mal vorbei, es lohnt sich. Wolfgang Trexler



Anzeige



(v.l. Platz 2, Platz1, Platz 3: Michael Wilske, Georg Zimmermann, Dominik Walcher)

Flugfreunde Ulm-Donautal

Clubmeisterschaft in Andelsbuch

Das Wetter hat es wieder einmal gut gemeint mit den Flugfreunden Ulm-Donautal, als sie ihr Vereinsturnier im September diesen Jahres in Andelsbuch bei strahlendem Sonnenschein austragen. Geflogen wurden zwei Durchgänge. Noch am Vormittag wurde der erste Durchgang mit Schätzzeit, gezieltem Klotzabwurf und anschließender 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 allerdings war für 16:30 Uhr angesetzt. Das Andelsbacher Wetter hat den Ulmern zwar keinen sehr langen Flugtag beschert, aber der „Teilsieger“ im Nightfever konnte dennoch ermittelt werden. Zum Schluss waren noch 3 Piloten in der Luft. Michael Wilske, Georg Zimmermann und Michael Schmon. Wilske, der Zweitplatzierte vom Gesamtturnier im Vorjahr, landete als Night Fever Sieger und wurde am Landeplatz unter Applaus von den restlichen Teilnehmern empfangen.

Aus dem Gesamtturnier allerdings ging Georg Zimmermann als Sieger hervor, dicht gefolgt von Michael Wilske. Den dritten Platz sicherte sich das jüngste Mitglied der Flugfreunde Ulm. Der 17-jährige Dominik Walcher punktete kräftig bei der Landung nach dem Klotzabwurf. Er verfehlte den Landepunkt gerade einmal um einen Meter. Damit erzielte er das beste Ergebnis aller Teilnehmer bei der Punktlandung.

Georg Zimmermann



Nova Testzentrum
die neuen Schirme sind bereits eingetroffen!

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

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

FLUGSCHULE WESTENDORF

Cabo Activo

Fly & Bike

www.caboactivo.com Cabo de Gata / Spanien

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 0170-9619975
Gleitschirmservice@online.de

www.gleitschirmservice-roth.de

Haller Drachenflieger

Clubmeisterschaft am Einkorn 2011

Gleich 24 Piloten/innen des HGC.Einkorn flogen in einem Ziel- und Zeitflugwettbewerb im September an ihrem Hausberg ihren Vereinsmeister aus. Eine ungewöhnliche Anzahl für einen Wettbewerb, bei dem der reine Spaß am Fliegen im Vordergrund steht. Neben den Pokalen für die fünf besten Piloten/innen, denen es gelingt, möglichst lange in der Luft zu bleiben und möglichst nahe am Zielpunkt zu landen, gab es diesmal auch einen Seniorenpokal, einen Pokal für den besten Newcomer mit maximal drei Jahren Flugerfahrung und erstmalig einen Damenpokal. Gleich fünf Pilotinnen flogen im Teilnehmerfeld mit. Der schwache Wind am Startplatz erforderte konsequente und koordinierte Startläufe und auch das Landen bei den anspruchsvollen Bedingungen wurde durchweg von allen gut gemeistert. Nach dem ersten Durchgang sah es ganz nach einem Duell des Vorjahressiegers Rainer Rössler aus Muldingen und Konstantin Maier aus Schwäbisch Hall aus. Während Rössler beim zweiten Durchgang das Kunstwerk gelang, direkt auf dem Ein-Meter-Punkt zu landen, kam Maier allerdings etwas zu niedrig an. Der beste Newcomer Steffen Frenzel nutzte die Chance und konnte sich durch eine gelungene Landung noch vor Konstantin Maier auf dem zweiten Rang platzieren. Platz 4 belegte Manfred Weber direkt vor der bestplatzierten Dame Beate Bauer aus Obersontheim. Gleich drei Damen gelang es unter die besten Elf zu kommen. Ein echtes Novum beim Haller Pokalfliegen, was umso bemerkenswerter ist, weil Bettina Huck aus Stuttgart und Dorothea Förster aus Brackenheim ihre Pilotenlizenz erst in diesem Jahr erworben haben. Bester Senior im Feld wurde Rolf Sauer aus Auenwald-Lippoldsweyer. Die Ergebnisse: 1. Rainer Rössler (Space), 2. Steffen Frenzel (Relax), 3. Konstantin Maier (Fusion), 4. Manfred Weber (Zephyr), 5. Beate Bauer (Laminar) Christoph Wankmüller



Fun Gliders-Westerwald

Der Himmel über dem Zillertal

Gern sind wir mit 13 Fliegern der Einladung unseres Geländewartes und Windenführers Franz Geisler gefolgt, um für die letzte Augustwoche die Westerwälder Hügel mit den alpenländischen Bergen in seiner Heimat Zillertal zu tauschen. Kaum angekommen, ging es rauf auf den Berg. Schirm ausgelegt und ab in die Luft. Im Laufe der Woche lernten wir eine ganze Reihe der Fluggebiete im Zillertal kennen. Spieljoch, Rosenalm, Penken, Finkenberg und Ahorn (letzterer ist sehr empfehlenswert, um abends im sanften Aufwind des Talwinds große Kreise zu ziehen). Angenehm ist die gute Infrastruktur mit Start- und Landeplätzen in direkter Nähe der Seilbahnstationen, so dass wir uns alle richtig „satt“ fliegen konnten. Die Almwiesen sind jedoch nicht alle so eben wie die Westerwälder Weiden, so dass der eine oder andere seine Erfahrung damit machen musste. Der Arnikaschnaps von Franz Bruder Josef hat geholfen, die Beschwerden schnell wieder in den Griff zu bekommen. Von unserem Quartier „Jausenstation Talblick“ in Aschau auf 1.200 m hatten wir einen wunderschönen Blick auf das fast gesamte Zillertal und die Sonne lachte die gesamte Woche vom blauen Himmel. Besonderes Schmankerl blieben die abendlichen genüsslichen Flüge von dort zur Landewiese an Franz Elternhaus in Stumm. Bernd Gottschlich



Gleitschirmflieger Urenschwang

23. Pokalfliegen mit der Flugschule Ulm

Wetterbedingt konnten die Gleitschirmflieger nur am Samstag 2 Durchgänge fliegen. Da das Gras am Morgen noch nass war, hatten manche Pilotin oder Pilot ein Problem, stehend im Zielkreis zu landen, was den Wettbewerb noch interes-

santer machte, da ein Sturz die halbe Punktzahl bedeutete. Vom Schulungsschirm bis zum Wettkampfschirm wurde alles geflogen, dadurch wurde das Abbauen der Höhe für einige Piloten eine echte Herausforderung. Für Sonntag blieb somit bei schlechtem Wetter nach einem fairen Wettkampf, aber guter Laune, nur noch die Siegerehrung. Das erste mal seit 23 Jahren hat ein Ehepaar beide 1. Plätze belegt. Gabi Schwarz

Asslarer Gleitschirmflieger

Streckenflugwettbewerb 2012

Es weht ein frischer Wind in Asslar, wir waren in diesem Jahr so aktiv wie nie zuvor. Mit über 1.000 Windenschlepps wurde ein neuer Rekord in unserer Vereinsgeschichte aufgestellt. Wir würden uns sehr freuen, im nächsten Jahr noch mehr Gastpiloten bei uns in die Luft bringen zu können. Das Streckenflugpotential ist durchaus vorhanden, was sich durch die vielen beim DHV-XC eingereichten Flüge 2011 zeigte. Daher schreiben wir für 2012 folgenden Wettbewerb aus: Gewertet werden alle Flüge, die vom 1.1.2012 bis zum 25.08.2012 beim DHV-XC eingereicht werden und in einem unserer Fluggebiete gestartet wurden. Dies ist momentan vor allem der Segelflugplatz Asslar. Für den Flug mit den meisten XC-Punkten warten auf den Sieger 150 €, auf den Zweiten 100 € und der Drittplatzierte darf sich immerhin noch über 50 € freuen. Die Preisverleihung findet dann am Sonntag, den 26.08.2012, als krönender Abschluss unseres dreitägigen Fliegercamps statt. Weitere Infos und Kontakt unter www.gleitschirmflieger-asslar.npage.de oder 0171 83 64 148. Bernd Millat

Vorsicht Drachen

Erlebnisse beim Fliegen in Campitello

In der letzten Septemberwoche fuhr ich bei Traumwetter zum Fliegen ins Fassatal und wollte eine Woche dort bleiben. Was ich dort an Disziplinlosigkeit an nur einem Tag erlebte, war schon haarsträubend. Ich sah aus ca. 600 m über dem Landeplatz einen gerade gelandeten Gleitschirmflieger genau auf der Landewiese sitzen. Er machte nicht die geringsten Anstalten, seinen Schirm unter die Arme zu klemmen und den Landebereich zu verlassen. Als ich dann mit meinem Atos hereinkam, musste ich ihn anschreien und endlich Platz zur Landung zu haben. Dies wiederholte sich in steter Regelmäßigkeit, die gelandeten Gleitschirmflieger bevölkerten immer wieder die große Landewiese und zwar da, wo wir als Drachenflieger mit Tempo einlanden. Eine Gefährdung konnten zwei von ihnen nicht einmal erkennen oder einsehen. Auf einem Flugplatz bleibt auch kein Flieger auf der Landebahn stehen. Der krönende Abschluss an meinem ersten Flugtag in den Dolomiten endete damit, dass ein Gleitschirmflieger nicht auf der Landewiese hereinkam, sondern da landete, wo seine Freunde abseits auf dem Abbauplatz standen. Doch da stand auch mein Atos, den er voll traf und so beschädigte, dass mein erster Flugtag auch schon der letzte war.

Mein dringender Appell:

Liebe Flieger, bitte landet im vorgesehenen Landebereich und nicht da, wo andere ihre Geräte abbauen oder zum Klönen herumsitzen. Schaut nach der Landung nach oben, macht kein Groundhandling in diesem Bereich, räumt die Einflugschneise und geht zur Seite auf den Abbauplatz. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, ein Crash tut beiden Beteiligten nicht gut. Und wir wollen doch alle am nächsten Tag wieder fliegen oder heil wieder nach Hause kommen. Friedhelm Brümmer



Die Remstaler

Thilo Schaber neuer Vereinsmeister

In diesem Jahr fand die Vereinsmeisterschaft an unserem Hausberg, dem „Kleinheppacher Kopf“ statt. Die Aufgabenstellung umfasste 5 Disziplinen. Bereits mit einer rechtzeitigen Anmeldung konnte man punkten. Nun galt es, das korrekte Startgewicht zu schätzen. Anschließend folgte der Aufstieg (Fittestest) zum Startplatz in vorgegebener Zeit. Dank des schönen Wetters und leichtem Aufwind am Startplatz konnten alle Teilnehmer ihre zwei Wertungsflüge im Punklandewettbewerb durchführen. Abschließend gab es noch ein Quiz mit aktuellen Fragen rund um das Gleitschirmfliegen. Nach dieser sportlichen Herausforderung konnten wir zum gemütlichen Teil, dem Sommerfest an unserem Vereinstreffpunkt der „schwarzen Hütte“, übergehen, wo auch Familie und Freunde herzlich willkommen waren. Gegen 17 Uhr fand die Siegerehrung der Vereinsmeisterschaft statt. Unser neuer Vereinsmeister 2011 ist Thilo Schaber (1.427 Punkte), den zweiten Platz belegte Günther Härer (1.420), auf den dritten Platz kam Hans-Peter Klein (1.366 Punkte). Ihm folgte auf dem 4. Platz Jutta Diebold-, als beste Frau in der Wertung (1.260 Punkte). Beate Hudelmaier

Anzeige

SKYTRAXX

High Performance VARIO 2.0



Das neue SKYTRAXX 2.0 ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten SKYTRAXX. Es bietet viele neue Funktionen wie Kartenanzeige mit allen Startplätzen Weltweit, grafische Luftraumüberwachung, Trackspur und vieles mehr.

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



Zu sehen sind die 10 Colditzer Gleitschirmflieger und im Hintergrund der etwa 700 m höhere Startplatz des Monte-Valinis

Colditzer Gleitschirmclub

Knall auf Fall – Colditzer Gleitschirmclub mit ereignisreichem Saisonabschluss

Da weiß man gar nicht wo man anfangen soll, auf gleich drei Ereignisse auf einmal können die Colditzer Gleitschirmpiloten zum Saisonabschluss 2011 mit Freude und Stolz zurückblicken. Als erstes ist da die alljährliche, einwöchige Clubausfahrt nach Meduno in Norditalien. Vom Monte-Valinis aus waren dieses mal täglich stundenlange Flüge im warmen Mittelmeerwind möglich. Der Monte-Valinis gehört zur ersten Wahl des Clubs, wenn es um stressfreies Fliegen vom Start bis zur Landung geht. Nicht nur das älteste aktive Clubmitglied Horst Werner mit seinen 76 Jahren wusste das zu schätzen, sondern auch die beiden Neuzugänge Pascal und Mirko. Als zweites kann der kurz nach der deutschen Einheit gegründete Club mit einem runden Jubiläum aufwarten. Am 30.09. feierte die „Gleitschirmfamilie“ ihr 20-jähriges Bestehen. Als Gäste waren nicht nur die Frauen der Flieger eingeladen, sondern auch als Dankeschön all jene, die über die Jahre hinweg den Club treu unterstützt haben. Last but not least war da noch das dreitägige Gleitschirmfest am verlängerten ersten Oktoberwochenende. Das Wetter spielte hierbei dem Club voll in die Karten. So konnte an allen Tagen bis zum Abwinken an der Winde und am Hang sowie mit dem Motorschirm geflogen werden. Zur Überraschung aller nennt den Wanderpokal für das Zielfliegen des Bürgermeisters der Stadt Colditz ab sofort Pascal, ein Club- und Flugneuling, für ein Jahr sein Eigen. Die regionale Presse widmete den Aktivitäten gleich mehrmals auf den ersten Seiten höchste Aufmerksamkeit. Somit hat sich die Gleitschirmszene einmal mehr wieder toll in Szene gesetzt. Wie uns versichert wurde, gehört für die Bevölkerung unserer Region der bunte Gleitschirmhimmel rund um das Fluggelände der Colditzer genauso zum Herbst, wie die bunten Blätter an den Bäumen.

Achim Kretzschmar



Einige Teilnehmer des Ausfluges am Startplatz Speikboden

Silent Wings Gleitschirmclub

Auf leisen Schwingen die Flugsaison ausklingen lassen

Neben seinen vielschichtigen sonstigen Vereinsaktivitäten bietet der rührige Gleitschirmclub seinen Mitgliedern jeweils im Frühjahr und Herbst einen mehrtägigen Ausflug in südliche Länder an, wo die Flugsaison früher beginnt bzw. später endet. Ziel der Ausflüge ist es, gemeinsam mit Freunden zu fliegen, voneinander zu lernen, neue Fluggebiete kennen zu lernen und auch abseits der Fliegerei die Gemeinschaft zu stärken. Heuer nahm man sich neue Fluggebiete jenseits des Alpenhauptkamms vor. 12 Mitglieder reisten zu diesem Zweck nach Mühlen im Tauferer Tal, einem Seitental des Pustertales in Südtirol. Hier beflug man drei Tage lang den in der Szene bestens bekannten Startberg für weite Streckenflüge, den Speikboden (Startplatz auf ca. 2.400 Meter) bei Sand in Taufers und den Kronplatz bei Bruneck. Spätnachmittägliche Genußflüge konnten von Ahornach, einem nur 500 Höhenmeter bietenden Fluggelände, aus gestartet werden und man konnte noch deutlich über 3.000 Meter aufdrehen. Danach wechselte man nach Canazei ins Herz der Dolomiten, wo quasi nur im September und Oktober die Flugsaison stattfindet. Immer wieder beeindruckt hier die gigantischen Felsmassive des Langkofels, des Sellastocks, des Piz Pordoi und natürlich der Marmolada mit ihrem Gletscher. Weitere Informationen unter www.silent-wings.eu.

Friedrich Wuitz



ANZEIGEN HOTLINE

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

ParaFly-Club Schwaben

Schwaben trifft man überall...

... und daran wird sich auch im kommenden Jahr nichts ändern. Zumindest auf den 1. ParaFly-Club Schwaben (1. PCS) dürfte das zutreffen. Über 30 Ausfahrten und Veranstaltungen für Mitglieder und Gastflieger finden sich im Jahresprogramm. Von A wie Almuncar, über M wie Merkur, bis Z wie Zillertal. Von Tages- oder Wochenendkurzausflügen bis zu 10-tägigen Fliegerurlaube, vom Zelten bis zum 3-Sterne-Hotel -, es dürfte für jeden Geschmack was Passendes dabei sein. Seminare zu unterschiedlichen Themen rund ums Fliegen und die monatlichen Clubabende mit wechselnden Referenten runden das Programm ab, welches über die Website www.1pcs.de heruntergeladen werden kann.

Oliver Arnold



Anzeige

NEUSTIFT - STUBAITAL - TIROL - AUSTRIA

21. Stubai Cup & Paragliding accuracy Cup 2.-4. März

Programm 2. - 4. März 2012

02.03.	20,00	Briefing & Video Wall
03.03.	09,00	Briefing
	10,00	Stubai Accuracy Cup & Fun Cup
	10,00	Fly-Show (12.00, 14.00 und 16.00 Uhr)
	10,00	Open air exhibition - test gliders
	22,00	Fly-Party
04.03.	09,00	Briefing
	10,00	Stubai Accuracy Cup & Fun Cup
	10,00	Fly-Show (12.00, 14.00 und 16.00 Uhr)
	15,00	Final ceremony

Infos unter www.parafly-stubai.at oder www.parafly.at
ParaFly Club - ZVR-Nr.: 893077651 - Flugschule ParaFly GmbH - GF: Eller Monika - +43 (0)664 / 445 32 33



Ehrliche Finderin

Kuh verloren, Mammut gefunden

Diese Nachricht bekam ich Monate, nachdem ich von Greifenburg nach Sillian geflogen war. Beim Flug hatte sich der Verschluss am Gurtzeug geöffnet und ALLES fiel raus: Tasche mit Ausweisen, Lizenzen, Portemonnaie mit Karten, Schlüssel, Funk, Packsack... Zwar hatte ich im Flug gemerkt, dass etwas anders ist, war aber nicht im Traum darauf gekommen, dass mein Packsack aufgehen könnte! Dies war zudem auf 3.000 m über Osttirol. Immerhin hatte ich Glück mit dem LP: Bei Bluesky bekam ich Packsack und Bargeld angeboten. Später wurden Ausweise und Karten beantragt, den Rest habe ich neu gekauft. 3 Monate danach ein Anruf: Eine Sennerin auf Kuh-Suche hatte abseits in den Bergen zunächst meine Tasche gefunden und später sogar den Packsack. Dann kam das ersehnte Paket und ich war gespannt, in welchem Zustand meine Sachen waren. Dabei waren u.a. Hipbag und Packsack – jeweils tadellos gesäubert, wenn auch etwas ausgebleicht. Dann mit Stockflecken die Papiere und Geldscheine, der funktionstüchtige (!) Funk und: etwas Heu, in dem eine Mammut-Figur saß...? Ein Brief brachte die Erklärung: nachdem die Sennerin bei der Suche nach der Kuh meine (Mammut-) Tasche gefunden hat, wurde dies ihr Motto: Mein Mammut sei ausgehungert und verdeckt gefunden worden. Ohne Ohrmarke und prähistorisches Zeugnis habe sie es versteckt, gebadet und gebürstet sowie mit Heu und Schokolade gefüttert. Zudem habe mein Mammut auf der Alm ein Junges bekommen und die nette Finderin hat alle beide zu mir zurückgeschickt. Wie schön, dass es noch so nette Menschen gibt.

Claudia Spoor

Info 172, Seite 10

Korrektur

In der Rubrik „Neu auf dem Markt“ sind die Bilder vom Aircross U-Cross und dem Team 5 Schirm Green b vertauscht.



Urlaub in Castelluccio für Piloten und Flugschulen.
Ein Gefühl wie zu Hause!!!
Setz dich schnell mit uns in Verbindung, unsere Preise werden dich verblüffen!!!

INFO@LAVALLEDELLEAQUILE.COM
.... Tolle Überraschungen für Lehrer

Übernachtungsmöglichkeiten:
WWW.LAVALLEDELLEAQUILE.COM

Wohin zum Essen:
WWW.DALCAPITANO.IT

dal Capitano

Redaktionsschluss

Februar Info 174 - 14. Dezember 2011

April Info 175 - 14. Februar 2012

GLEITSCHIRMURLAUB STATT WINTERSCHLAF!

FLY-TENERIFFA.COM
FLY-ALGODONALES.COM
FLY-MONACO.COM

Papillon[®]
aero

Hotline: 06654 - 75 48

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

Gleitschirmkurse
Vereinschulung
Fliegershop
online-Versand

JEN AIR

click and fly : **Paragliding**

www.jenair.de



Mit Adlern als Fliegerkollegen in der Luft

Helmut Achatz bildet junge Steinadler für ein Kinoprojekt aus. Dabei zeigen sich erstaunliche Parallelen zu herkömmlichen Flugschülern.

TEXT UND FOTO HELMUT ACHATZ

Unglaublich, wie hart das Leben sein kann. Nicht nur für uns Piloten, Fluglehrer und Flugschüler, nein - auch für junge Adler! Hier ein Beispiel: Seit Anbeginn meiner Fliegerlaufbahn halte ich Baumlandungen für nicht zwingend erforderlich. Klar, nicht wenige Piloten können im Laufe ihrer Fliegerkarriere auf eine solche zurückblicken - den Autor eingeschlossen. Aber die waren meist vermeidbar, etwas bessere Flugplanung vorausgesetzt. Auch beim Schulen ist der folgende Ablauf sicher nicht unbekannt: ein Übungshang in der Alb, riesige, sanft geneigte Wiese, durchsetzt von 3-4 kleinen Wacholderbüschen. Keine 1,5m hoch, aber stachelig. Und irgendwie magnetisch...Keine Stunde ist vergangen, und in jedem - unglaublich, aber wirklich jedem - saß ein Flugeleve. „Ich wollte ja dran vorbei, aber...“ hieß es jedes Mal.

(Nicht) Ganz anders bei jungen Adlern. Es ist einfach toll zu sehen, wie sich der spätere „König der Lüfte“ am Anfang seiner Karriere anstellt beim Landen. Auf einem Zweig versucht er einzuparken, der einer Meise als Landeplatz dienen könnte. Maximal einer Amsel. Jedoch nicht einem großen, mittlerweile aus-

gewachsenen Steinadler mit ca. 3,5 kg. Dann knackt es ein paar Mal kräftig im Baum, und 2-3 Stockwerke tiefer hängt ein verdutzter Adler im Gestrüpp. „Ganz normal“, scheinen sie zu denken. „Nicht eben gemütlich, aber das lässt sich vermutlich noch ändern“. Zum Glück hat Mutter Natur es so eingerichtet, dass sie sich dabei nicht ernsthaft verletzen.

Highlight war diese Situation: wenig Wind und ein großer Landeplatz, auch für Gleitschirme groß genug. Trotzdem schaffen es unsere Jungadler, weit über den Landepunkt hinweg zu segeln und im nächsten Baum zu landen. Einer luvwärts, der andere leewärts. Dort sind jeweils die Äste einfach zu klein zum Sitzen. Das will so ein Jungspund aber nicht wahrhaben und klammert sich eisern fest. Mit dem Ergebnis, kopfüber im Baum zu hängen. So lange, bis ihn die Kraft verlässt. Absolute Premiere für mich als Fluglehrer: Zwei Flugschüler am jeweils gegenüberliegenden Ende vom Landeplatz gleichzeitig kopfüber im Baum. Es kann nur besser werden. Und wir sind sicher: Es wird besser werden, viel besser! Wie an jedem frei fliegenden Steinadler schön zu sehen ist. ▽

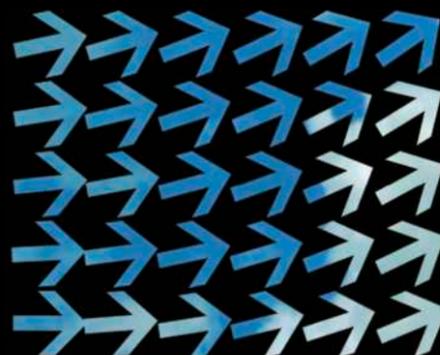


**THERMIK
2012**

18-02-12
Messehalle Sindelfingen

Gleitschirm
Drachen Kite

www.thermik-messe.de



FACHVORTRÄGE UND DELIGIERTENWAHL IN ALLEN REGIONEN

Neues auf den DHV-Regios

Jedes Jahr im Herbst treffen sich Vereine und Piloten zum Meeting. Zentrales Thema: Fortbildung, Sicherheit und Training.

TEXT BJÖRN KLASSEN FOTOS BJÖRN KLASSEN, BENEDIKT LIEBERMEISTER

Der Klassiker im Herbst. Der DHV tourt an den Wochenenden durch Deutschland. Mit im Gepäck Fachvorträge, Infos und interessanten Filme aus allen Bereichen rund um unseren Flugsport. Zudem werden auf den Regios jeweils die Delegierten für die DHV - Jahreshauptversammlung und die Regionalbeiräte gewählt. Die Regios etablieren sich immer mehr zum Meeting für die Vereine und Piloten nach der Flugsaison. Für alle, die es verpasst haben, hier die Vorträge:

Videohighlights der Saison 2011

Filmemacher Charlie Jöst war auch 2011 mit seiner Kamera unterwegs. Herausgekommen ist ein packender Bericht über die German Open im Gleitschirmfliegen in der Region Brauneck / Wallberg. Die Interviews und Videosequenzen lies die Besucher der Regios den Wettbewerb in der Luft und am Boden miterleben. Die Kommentare der Piloten während des Wettbewerbs machten die Sache spannend. Auch für Comedy war Platz: Charlie Jöst präsentierte einen Mitschnitt aus der Sendung „Genial daneben“. Ein echter Lacher für Gleitschirmflieger. Und natürlich war auch für die Drachenflieger etwas dabei: Ausschnitte aus dem neuen Streckenflugfilm begeisterte die „Stangerlflieger“ mit tollen Aufnahmen aus dem Lechtal.

Der begrenzte Himmel

Starrflügelpilot Dr. Claus Gerhard präsentierte seine Buchneuerscheinung „Der begrenzte Himmel“ auf den Regios. Er versetzte die Zuhörer eindrucksvoll 30 Jahre zurück. „Stell Dir vor, Du bist Drachenflieger in der DDR, fliegst ab und zu im tschechischen

Rana, führst ein normales Leben mit der Familie und eines Tages sitzt Du im Stasi Büro ...“. Den Zuhörern lief der Schauer über den Rücken. „Die Stasi setzt Dich und Deine Familie unter Druck - schließlich ist Drachenfliegen in der DDR verboten. Der Anfang vom schlechten Gewissen: Du wirst Stasi-Mitarbeiter und fängst an Deine Kollegen zu bespitzeln.“ Der Vortrag von Claus Gerhard machte betroffen. Was ein Glück, dass wir heute in einer besseren Zeit mit unbegrenztem Himmel leben.

Gleitschirmfliegen - mit Sicherheit

Herzerfrischend: Chris Geist ist der Wirbelwind in der Sicherheitstrainings-Szene und Mitglied im DHV Lehrteam. Was tun, um sicher zu Fliegen? „Weiterbilden und mit viel Praxis dran bleiben“, rät Chris in seinem Kurzseminar auf den Regios. Videos aus den Sicherheitstrainings verdeutlichen immer wieder, wie Piloten von anspruchsvollen Geräten schlicht überfordert werden. Klares Votum von Chris: „Lieber einen Schirm aus einer sicheren Klasse wählen, als sich zweifelhafte Leistung aus einer höheren Klasse erkaufen.“ Liegegurtzeuge sehen schick aus. Wird's turbulent ist die Liegeposition mit großer Twistgefahr verbunden. Chris Geist empfiehlt die aufrechte Sitzposition.

Unfallstatistik 2011

Der DHV Sicherheitsreferent Karl Slezak brachte es auf den Punkt: „Selbstüberschätzung in Kombination mit zu anspruchsvoller Ausrüstung führt immer wieder zum Crash.“ Gleich zu Beginn der Saison 2011 sorgte Hammerwetter mit harter Thermik für

zahlreiche Unfälle. Dabei waren die Unfallursachen heuer äußerst verschieden. Sicherer Flugbetrieb beginnt bereits am Startplatz. Die Funktionen Startleiter und Luftaufsicht sollen daher gestärkt werden. Der DHV wird ab Winter 2012 Seminare für die Luftaufsicht in allen Regionen anbieten.

Video-Fernübertragung beim Windenschlepp

Der Windenexperte Horst Barthelmes berichtete im letzten Jahr über die Unfallserie mit Lockouts beim Drachenschlepp. Das Problem: Der Windenfahrer sitzt manchmal über 1000 m entfernt auf der Winde. Eine deutliche Verbesserung bringt die Video-Fernübertragung. Dabei wird eine Videocam am Start aufgebaut und mit einem Sender versehen. So hat der Windenfahrer eine optimale Visualisierung des Startvorgangs auf seinem Monitor. Eine weitere Möglichkeit ist der Aufbau eines Umlenkrollensystems. So kann die Winde direkt am Startplatz stehen und der Windenfahrer hat alles im Blick. Die Langzeiterprobung steht noch aus. Die ersten Versuche sind vielversprechend.

E-Aufstiegshilfe – Luftraum

In den letzten beiden Jahren wurde das DHV- Erprobungsprogramm für die E-Aufstiegshilfe Hängegleitern mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführt. Der DHV, so berichtete Flugbetriebsreferent Björn Klaassen, verfolgt das Ziel, den E-Aufstieg in den nichtmotorisierten Hängegleiterflugbetrieb zu integrieren. Das System e-Lift ermöglicht dem Hängegleiter einen autarken Aufstieg von ca. 800 m über dem Startgelände und ist



Chris Geist - Sicherheitstrainer



Charlie Jöst - DHV-Vorsitzender und Filmemacher



Karl Slezak - DHV-Sicherheitsreferent

Dr. Claus Gerhard - Fliegen in der DDR



Björn Klaassen - DHV-Referat Flugbetrieb



Horst Barthelmes - Windenschleppexperte

vergleichbar mit einem Windenschlepp. Die Akkukapazität ist begrenzt und die Lärmentwicklung liegt bei unter 50 dBA. Angedacht ist eine Einweisung der Piloten und die Nutzung von DHV zugelassenen Fluggeländen. Der Bund-Länder-Fachausschuss wird über den Antrag des DHV befinden. Als weiteres Thema berichtete Björn Klaassen über die Planungen der DFS zur Änderung des Luftraums Berlin. Dies betrifft massiv das DHV Windenschleppzentrum „Altes Lager“ des DCB Berlin. Der DHV verhandelt daher zusammen mit dem DAeC bei der Flugsicherung, um die Luftraumbegrenzung mit einer max. Höhe von 5.500 ft über dem Gelände abzuwenden.

Die Regios

Den Auftakt der Regios machte Bremen in der Region Nord. Der GSC Weser lud in das Hochschulgebäude direkt am Bremer Flughafen. Professor Uwe Apel, gleichzeitig Vorsitzender des GSC, tüftelt bereits seit Jahren mit seinen Studenten an elektri-



Regio Mitte im Sauerland



Vorstandsdiskussion auf der Regio Ost in Berlin

FOTO CHRISTIAN MÜLLER



Neu in der DHV-Kommission:
Bernd Boing - Regionalbeirat Mitte



Regionalversammlung Südost in Rottach-Egern

Im Amt bestätigt:



Eberhard
Dengler
Regionalbeirat
Nord



Dieter
Münchmeyer
Regionalbeirat
Ost



Klaus Kienzle
Regionalbeirat
Südwest



Gerhard Peter
Regionalbeirat
Südost

schen Antrieben für Gleitschirme. Er hieß zusammen mit dem Regionalbeirat Eberhard Dengler alle Piloten willkommen. Diskussions- thema waren insbesondere Windenschlepp und Ausbildung von Drachenfliegern im Norden. Die Vereine beabsichtigen zukünftig die Ausbildung im Verein, mangels örtlicher Flugschulen. Eberhard Dengler vom DFC Weser wurde als Regionalbeirat für 2 Jahre gewählt.

In die Bundeshauptstadt nach Berlin führte die Regio Ost. Der DCB organisierte die Veranstaltung im Ratskeller des Charlottenburger Rathaus. Regionalbeirat Dr. Dieter Münchmeyer wurde erneut für 2 weitere Jahre im Amt bestätigt. Beim Ort der nächsten Flatlands 2012 kam es zur Kampf Abstimmung zwischen Altes Lager und Cottbus. Die Versammlung stimmte mehrheitlich für Cottbus.

Die Region Mitte traf sich diesmal im schönen Sauerland. Bei bestem Wetter kamen aus der ganzen Region Vereine und Piloten zusammen. Burkhard Schulte und gleichzeitig Vorsitzender von Sauerlandair e.V. eröffnete die Regio mit einem tollem Video über die Flug- lände des Vereins. Zum neuen Regionalbeirat wurde einstimmig Bernd Böing, ehemaliger



Volles Haus auf der Regio Südwest in Neidlingen

Bürgermeister der Stadt Neukirchen-Vluyn, gewählt. Sauerlandair e.V. setzte der Regio noch eines drauf. Der Red Bull X-Alps Teilnehmer Paul Guschlbauer berichtete über sein Abenteuer auf dem Weg nach Monaco. Danach gab's Fliegerparty für alle.

Bayern traf sich dieses Jahr im Trachtlerheim am Fuße des Wallbergs, organisiert durch den DGC Tegen- seer Tal an einem historischen Ort: Hier landete bereits vor Jahren Noldi Schmid nach seinem wagh- sigen Flug mit einer Art Fallschirmmatte von der

Wallberg Ostflanke. Volles Haus in der Regio Süd- ost, trotz des schönen Wetters. Bestätigt wurde er- neut Gerhard Peter in seinem Amt als Regional- beirat Südost.

Zuletzt dann die Regio Südwest im Schwaben- land, organisiert durch den DGC Weilheim in Neid- lingen. Die Hänge der Schwäbischen Alb sind ja bekanntlich ein schwieriges Pflaster, was die Er- schließung von Fluggeländen angeht. Die Neidlin- ger realisierten jedoch bereits vor 10 Jahren mit

Hilfe der Gemeinde Neidlingen und des DHV eine Westschneise. Seither fliegen hier die Schwaben um die Wette. Regionale Themen waren Windkraftan- lagen und der geplante Nationalpark Nord- schwarzwald. Klaus Kienzle wurde als Regional- beirat bestätigt. Auf allen Regios wurden die Dele- gierten für die Jahreshauptversammlung des DHV in Bamberg gewählt. Hier kann man nur sagen: **Vielen Dank an alle Delegierten für die Mitarbeit im Ehrenamt des DHV.**

Anzeige



Regio Nord in Bremen

FOTO EBERHARD DENGLER

Parasell.de
YOUR SAFE MARKETPLACE

Keine Zeit oder Lust Deinen alten Schirm zu verkaufen?
Du suchst gebrauchte Ausrüstung?

Du bist unsicher: Bekomme ich mein Geld?
Ist der Schirm in Ordnung? Was ist er wert?

Wir vermitteln zwischen Verkäufern und Käufern
und organisieren den Verkauf. Die Tuchmessung mit
Porosimeter und unsere langjährige Erfahrung als
Checkbetrieb ermöglichen eine unabhängige und faire
Bewertung.

Der neue Gebrauchtmart von
Kontest Gleitschirmservice

T +49 (0)5321 3175239
E info@kontest.eu
I www.parasell.de



Profi-Tipps zur Komfortoptimierung

Der moderne Drachengurt

Es ist ein Vorurteil, dass moderne Drachen- bzw. Wettkampfgurte unbequem sind und die Landung erschweren.

TEXT UND FOTOS REGINA GLAS

Gut Gurt – gut Flug“ hat ein ungarischer Gurtzeughersteller mal zu mir gesagt. Stimmt genau, denn ob ein Pilot Spaß beim Fliegen hat, liegt nicht nur am Drachen. Ein Drachen – Check vorausgesetzt – fliegt irgendwie immer. Ein Gurtzeug, das nicht zum Piloten passt, kann allerdings die Flugfreude ziemlich trüben und da ist es egal, ob das ein altes oder ein modernes Gurtzeug ist. Dann hat man Druckstellen am Körper, weil der Gurt zu eng ist, Rückenschmerzen, weil er zu groß ist, oder Schwierigkeiten beim Aufrichten, weil der Schwerpunkt der Aufhängung nicht passt bzw. nicht richtig eingestellt ist. Oder man hat ein schlechtes Handling, weil die Aufhängung zu kurz ist, und man zu hoch über der Basis hängt... Die Liste lässt sich beliebig fortführen. Dass das nicht sein muss, beweisen viele Toppiloten. Diese nehmen sich Zeit, um ihren Gurt zu optimieren. Sie wissen, auf was es ankommt, denn sie verbringen viele Stunden in der Luft. Auf was man besonders achten muss, erklären der amtierende Weltmeister Alex Ploner (Italien), Primoz Gricar aus Slowenien (3. Platz WM 2011) und der momentan Führende der deutschen Rangliste Gerd Döhnhuber.

Alex, mit was hängst Du unter Deinem Drachen, welches Gurtsystem benutzt Du und was ist Deiner Meinung nach wichtig, um perfekten Liege- und Landekomfort zu haben?

Ich fliege einen Tenax 3 von Woody Valley mit PTS-System. Dieses System funk-

tioniert ähnlich wie das Kickass aber mit einem gespannten Seil, das mit den Füßen betätigt wird. Dieses System wurde von mir entwickelt. Für mich ist es sehr wichtig, dass der Gurt das richtige Maß hat, um damit viele Stunden im Flug verbringen zu können, ohne dass es bald irgendwo zu schmerzen anfängt. Außerdem ist die richtige Einstellung ein wichtiger Aspekt. Ein Gurt, der richtig angepasst und ausbalanciert ist, wird leicht zum Starten und Landen sein und im Flug bequem und nicht ermüdend. Wenn dagegen die Beinschlaufen asymmetrisch und zu lang und die Aufhängung zu kopflastig eingestellt ist, werden die Landungen nur den Zuschauern Spaß machen. Also - sich Zeit nehmen und beim Hersteller oder Profi nachfragen, wie man es am besten macht.

Was sollte man beachten, wenn man einen neuen Gurt kaufen möchte? Erstens sollte man sich erkundigen, wie die Gurte gebaut werden, wie die Qualität ist und ob sie auf Maß gemacht werden. Ich bin der Meinung, dass man von seiner Ausrüstung überzeugt sein muss. Größte Priorität hat für mich die Sicherheit, danach kommen Qualität, Details, usw.

Was muss man beachten, wenn man ein gebrauchtes Gurtzeug kaufen möchte? Bevor man ein gebrauchtes Gurtzeug kauft, sollte man sich nach Alter und Gebrauch erkundigen. Genaues Anschauen ist wichtig, um zu sehen, wie damit umgegangen wurde. Zuviel Sonne ist genauso schädlich fürs Gurtzeug wie für

Profipiloten mit perfekten Landungen



Aeros Viper S



Skyline Zero Drag Racer



Woody Valley Tenax



Alex Ploner mit einem Woody Valley Gurt

den Drachen. Ich empfehle eine lange Liegeprobe, um zu checken, dass der Gurt wirklich gut passt. Wichtig ist auch, wie der Rettungsschirm angebracht ist.

Primoz, welchen Gurt fliegst Du und wie funktioniert er?

Ich fliege einen Aeros Viper S. Dieser Gurt hat eine Carbon-Rückenplatte und ein sogenanntes Kickass-System (Kupplungshebel) mit einem Slider (Schlitten). Der Pilot kann seine Neigungsposition in der Luft mit dem Hintern stufenlos verstellen, ohne die Hände von der Basis nehmen zu müssen. Dieses System bietet neben oben erwähnter Funktionalität auch ein sehr einfaches Landeverhalten.

Was ist Deiner Meinung wichtig, um perfekten Liegekomfort im Drachen zu haben?

Das wichtigste dabei ist, dass der Gurt an den individuellen Piloten perfekt angepasst ist. Auch die Aufhängungshöhe am Drachen ist sehr wichtig, da dies das Handling massiv beeinflussen kann. Der Kupp-



FOTO ECKI SCHRÖTER

Gerd Dönhuber mit seinem Skyline Gurt

lungshebel muss an der richtigen Stelle in Höhe des Pos angebracht sein. Das Stabilisierungsseil des Gurtes muss ausgewogen eingestellt sein, damit der Pilot nicht zu aufrecht oder gar kopflastig im Drachen hängt. Natürlich hilft es auch, wenn man keinen dicken Gürtel oder eine Kombizange bei sich trägt und alle anderen Utensilien (Packsack, etc) richtig verstaut sind. Denn auch dann kann ein Gurt an bestimmten Stellen einengen oder auch den Aufrichtmechanismus behindern.

Was muss man Deiner Meinung generell beachten, wenn man einen neuen Gurt kaufen will?

1. Ist der Gurt getestet und zugelassen?
2. Ist der Rettungsgriff leicht erreichbar und die Rettung leicht zu werfen? (Kompatibilitätsprüfung). Dies gilt auch für den Bremsschirm, falls vorhanden.
3. Der Gurt muss perfekt passen und richtig eingestellt sein.
4. Der Gurt muss einfach zum Aufrichten bei Start und Landung sein.
5. Welches Zubehör benötige ich (Schleppschlaufen, Bremsschirm, etc.)?

Aufrichtübungen sind sinnvoll
Vor dem ersten Flug mit dem neuen Gurt sollte die Landung simuliert werden. Bei Problemen kann noch im Vorfeld die Einstellung korrigiert werden. Auch der Griff zum Rettungsschirm ist eine wichtige Übung.



Primoz Gricar mit seinem Aeros Viper



Gerd, Du fliegst einen Gurt von Skyline, welche Funktionen hat er?

Mein jetziger Gurt hat ein paar extra Geschichten, ist aber vom Prinzip ein Skyline Speed. Er hat eine Carbonplatte mit Slideraufhängung. Die Carbonplatte ist ausziehbar um 20 cm, dies passiert automatisch beim Einsteigen mit den Füßen. Die Verstärkung des Anstellwinkels funktioniert über ein Kickass-System. Der Sliderlock trägt zur Verringerung des Drucks an den Füßen beim Fliegen in Thermikposition mit höherem Anstellwinkel bei. Der Gurt hat eine Direktaufhängung zum Kiel, um die Gefahr des „Nichteinhängens“ zu vermeiden. Er hat einen Neoprenkragen, damit es nicht zieht und wärmer ist. Außerdem hat es zwei kleinere Rettungsschirme links und rechts.

Was ist Deiner Meinung wichtig, um perfekten Liegekomfort zu haben?

Der Gurt muss perfekt passen. Nicht nur Länge und ungefähre Brustumfang, auch eine möglichst lange Rückenplatte, die die Beine unterstützt. Der Anstellwinkel muss sich einfach und schnell verstellen lassen, um sich auch beim nur kurzen Kreisen in der Thermik gleich aufrichten zu können. Die Schultern sollten möglichst gut unterstützt sein. Die Kleidung muss auch passen. Nichts anziehen, was dann nach einiger Zeit Druckstellen macht. Nicht zu warm anziehen. Zu warm ist mindestens so schlecht für die Konzentration wie zu kalt.

Was muss man generell beachten, wenn man einen neuen Gurt kaufen will?

Ich sehe viele Piloten mit zu weiten Gurten herumfliegen. Das Argument ist meistens, dass die Leute viel anziehen wollen an kalten Tagen. Es ist aber natürlich so, dass man bei einem weiten Gurt mehr anziehen muss als bei einem gut sitzenden Gurt, bei dem es nicht reinzieht und man sich so eine Schicht Kleidung sparen kann. Die genaue Passform und auch die Einstellung des Gurtes sind am wichtigsten. Viele haben Probleme, z.B. beim Aufrichten zur Landung, was oft nur auf eine falsche Einstellung zurückzuführen ist.

Fazit

Die aktuellen Integralgurte sind gut und durchdacht und auch für den Normalpiloten entwickelt. Es ist ziemlich egal, ob man sich einen Gurt von Woody Valley, Skyline, Aeros, Wills Wing, Moyes, Seedwings, Madreiter, Vonblon, Charly, etc. kaufen will. Letztendlich entscheiden wohl der Preis, das Design und das System (Rückenplatte aus Carbon, Gestänge, Kickass, Klemme oder Seilsystem), das man persönlich bevorzugt. Manche Hersteller bieten auch eine austauschbare Außenhaut an. Freie Auswahl hat der Kunde auch meistens bei der Anbringung von ein- oder zwei Rettungsschirmen, Funk- und Fototaschen, Bremsschirm-, etc. Die sicherste Möglichkeit, dass ein Gurt perfekt passt, ist wohl eine Maßanfertigung. Die Maße sollten aber vom Fachmann abgenommen werden. Bei der Einstellung des Gurtes ist es unbedingt notwendig, einen Profi zu Rate zu ziehen, damit problemloses Aufrichten zur Landung ermöglicht wird. ◀

Ein Blick auf die Details



Bei diesem Gurt kann die gebrauchte alte Außenhaut durch eine neue ersetzt werden.



Seedwings bietet ein spezielles knickbares Stangensystem statt einer Rückenplatte



Rückenplatte aus Carbon mit Kickass-System

TESTFLÜGE DES DHV

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

Aus Platzgründen drucken wir künftig nur den Testbericht der gängigsten Größe des jeweiligen Geräts. Im Internet findet ihr auf www.dhv.de unter Technik die weiteren zugelassenen Größen.



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

DHV-EMPFEHLUNGEN ZU DEN LTF-KLASSEN

LTF-Klasse	Zielgruppe und empfohlene Flugenerfahrung	Anforderungen im Normalflug	Anforderungen bei Störungen und bei Schnellabstieg	Eignung für die Ausbildung
A	Für Piloten aller Könnensstufen, vom Einsteiger bis zum Streckenflieger, die besonderen Wert auf höchstmögliche passive Gerätesicherheit legen. Für Piloten mit einer Flugenerfahrung von weniger als ca. 15-20 Flugstunden pro Jahr werden ausschließlich Gleitschirme der Klassifizierung A empfohlen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse setzt die Beherrschung der grundlegenden, in der A-Lizenz-Flugausbildung vermittelten, Flugtechniken voraus. Für sicheres Durchführen von Thermikflügen ist die Beherrschung der grundlegenden Techniken des aktiven Fliegens erforderlich.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt keine überdurchschnittlichen Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die Grundkenntnisse des Pilotenverhaltens zur Vermeidung und Beherrschung von Störungen müssen jedoch vorhanden sein. Das sichere Beherrschen von anspruchsvollen Flugmanövern, wie z.B. Steilschlingen, B-Stall, setzt entsprechende praktische Kenntnisse voraus. Sind diese nicht vorhanden, wird eine spezielle Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp, am besten in einem Sicherheitstraining, empfohlen.	Grundsätzlich geeignet
B	Für Thermik- und Streckenflieger, die über regelmäßige Flugpraxis und über fortgeschrittene flugtechnische Kenntnisse, bei mindestens ca. 20-30 Flugstunden pro Jahr, verfügen.	Das Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse verlangt, wegen teilweise kürzerer Steuerwege, geringerer Roll- und Nickdämpfung und dynamischerem Kurvenverhalten eine fortgeschrittene, präzise und feinfühligere Steuertechnik, sowie einen weitgehend automatisierten aktiven Flugstil.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt erhöhte Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert ausreichende praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Geeignet, sofern der Hersteller die Ausbildungseignung in der Betriebsanweisung nicht ausschließt.
C	Für leistungsorientierte Streckenflieger, die über eine regelmäßige mehrjährige Flugpraxis von mindestens ca. 50 Flugstunden pro Jahr und über fundierte flugtechnische Kenntnisse verfügen.	Das anspruchsvolle Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klasse (kurze Steuerwege, hohe Dynamik, geringe Dämpfung um alle Achsen) verlangt ein intensives Training der Steuertechniken und des aktiven Fliegens sowie fundierte flugtechnische Kenntnisse, um Störungen im Ansatz zu erkennen und zu verhindern.	Das Geräteverhalten nach Störungen stellt hohe Anforderungen an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Geräteverhaltens nach Störungen und bei anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, erfordert große praktische Erfahrung mit diesen Flugzuständen. Ist diese nicht vorhanden, wird eine gründliche Einweisung auf den jeweiligen Schirmtyp in einem Sicherheitstraining empfohlen.	Grundsätzlich nicht geeignet
D	Für Leistungspiloten mit umfassender Flugenerfahrung von mindestens ca. 75-100 Flugstunden pro Jahr, die Höchstleistungen, z.B. beim Streckenflug, realisieren wollen.	Das auf Höchstleistung optimierte Flug- und Steuerverhalten von Gleitschirmen dieser Klassen verlangt umfassende langjährige Flugpraxis und weit überdurchschnittliche flugtechnische Kenntnisse.	Die Anforderungen, die das Geräteverhalten nach Störungen stellt, verlangen ein Höchstmaß an Geübtheit und Reaktionsschnelligkeit des Piloten. Die sichere Beherrschung des Extremflughverhaltens nach Störungen und von anspruchsvollen Flugmanövern, wie zum Beispiel Schnellabstieg, muss durch ständiges Training auf höchstem Niveau sein. Auch geringe Pilotenfehler müssen bei den Reaktionen auf Kappenstörungen und in Extremflughzuständen ausgeschlossen werden können.	Grundsätzlich nicht geeignet

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - TEAM 5 RED L - DHV GS-01-1959-11

Klassifizierung C

Hersteller AIRsport 2000 GmbH
Inhaber der Musterprüfung AIRsport 2000 GmbH
Musterprüfdatum 07.09.2011
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006



Betriebsgrenzen

Startgewicht 100 - 130 Kg
Sitzzahl 1
Windenschlepp Ja
Nachprüfintervall 24Mo / 150h
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Nicht für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja, Trimmer Nein
Projizierte Fläche 24,97 m², Gewicht (ohne Packsack) 6,4 Kg
Material Obesegele NCV 9092 E85A / 9017 E77A, Material Untersegele NCV 9017 E68A
Leinenmaterialien Stammleinen 1: Cousin Trestec 988/1,9, Stammleinen 2: Cousin Trestec 988/1,5, Stammleinen 3: Cousin Trestec 989/1,1
Stockwerk 1: Cousin Trestec 988/1,5, Stockwerk 2: Cousin 12250, Stockwerk 3: Cousin 12110

Verhalten bei	min. Startgewicht (100kg)	max. Startgewicht (130kg)
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	C	C
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	45 cm bis 60 cm	50 cm bis 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben weniger als 30°	Vorschieben weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Rollstabilität und Rolldämpfung	A	A
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend
Stabilität in flachen Spiralen	A	A
Aufrichtendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Verhalten in steilen Kurven	B	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 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
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	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
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung des Sackfluges	A	A
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	Ja
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 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	A
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
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%	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Einseitiger Klapper 70-75%	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieb- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieb- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieb- oder Rollwinkel	Vorschieb- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieb- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
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
Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung 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 Spannenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannenrichtung gerade
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	Mittels Standardverfahren
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	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	B	B
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	Mittels Standardverfahren
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	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s
Vorschieben beim Ausleiten	Vorschieben 0° bis 30°	Vorschieben 0° bis 30°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlingen	A	A
Aufrichtendenz	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		
Ergänzungen zur Flugsicherheit		
	Gleiterschirm klappt in voll beschleunigtem Zustand die Flügelenden abwechselnd ein, dadurch kommt es zum Rollen und Aufschaukeln.	Gleiterschirm klappt in voll beschleunigtem Zustand die Flügelenden abwechselnd ein, dadurch kommt es zum Rollen und Aufschaukeln.

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - SKYLINE OWL 28 - DHV GS-01-1960-11

Klassifizierung A

Hersteller Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG
 Inhaber der Musterprüfung Skyline Flight Gear GmbH & Co. KG
 Musterprüfdatum 15.09.2011
 Angewandte Prüfrichtlinien LTF NF II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006



Betriebsgrenzen

Startgewicht 95 - 115 Kg
 Sitzzahl 1
 Windschlepp Ja
 Nachprüfintervall 24 Mo
 Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja, Trimmer Nein
 Projizierte Fläche 25.16 m², Gewicht (ohne Packsack) 6.1 Kg
 Material Obersegel SKALI Para0904_42g/m², Material Untersegel SKALI Para0904_42g/m²
 Leinenmaterialien Stammlinien 1: Edelrid 7343-230, Stammlinien 2: Edelrid A-7950-100
 Stockwerk 1: Edelrid A-7950-100

Verhalten bei	min. Startgewicht (95kg)	max. Startgewicht (115kg)
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 60 cm	Größer als 65 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Abbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklappen tritt auf	Nein	Nein
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 Fronklapper	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 Fronklapper im beschleunigten Flug	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
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	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
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 0° bis 15°	Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein

Einseitiger Klapper 70-75%	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
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	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
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	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
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper A	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
Trudeln bei Trimmgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelnbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelnbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelnbewegung 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 Spanweitenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spanweitenrichtung 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	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels Standardverfahren
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
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°
Ohren anlegen im beschleunigten Flug	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	Mittels Standardverfahren
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
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°
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Verhalten bei der Ausleitung von Stellschrauben	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		



Windschlepp

Langzeitschäden bei Startwagen

TEXT UND FOTOS HORST BARTHELMES, DHV-SCHLEPPBÜRO

Startwagen werden auf Gras- und Hartbelagflächen im Winden- und UL-Schleppbetrieb eingesetzt. Sie werden mit ein- oder doppel-sitzigen Hänggleitern oft bis zur Belastungsgrenze beladen und müssen viele Kilometer auf unebener Grasfläche in ihrem Leben zurücklegen, die im Material recht eindrucksvolle Spuren hinterlassen. Spuren, die wir leider häufig nicht entdecken oder ausreichend beachten. Es fängt mit Haarrissen (Materialrisse) an, die man kaum mit dem bloßen Auge erkennen kann. Sie können sich an Bohrlöchern, Rohrverbindungen und an biegebelasteten Stellen bilden und durch Langzeitnutzung bald zu einer massiven Bruchstelle entwickeln. Dauerfestigkeitsprobleme können entstehen, die dann auch zum Bruch des Startwagens in der Rollphase führen können. Ein Verein hatte noch mal Glück. Der Passagierstart

im UL-Schlepp verlief problemlos, nicht aber der Rücktransport des Startwagens. Der brach nämlich beim Zurückholen zusammen, weil ein Auflagerohr in der Bohrstelle auseinander riss. Der Startwagen wurde zwischenzeitlich komplett an den geschwächten Stellen verstärkt und wird sicher künftig an den neuralgischen Stellen öfter kontrolliert werden. Wir weisen daraufhin, dass der Halter für die Betriebssicherheit seines Startwagens verantwortlich ist und der Startwagen keiner vorgeschriebenen Nachprüfung unterliegt. Deshalb ist es besonders wichtig, den Startwagen öfter einer Sichtkontrolle zu unterziehen und ihn am Ende, bzw. am Anfang der Flugsaison intensiv zu überprüfen. ▽



Bruchstelle an der Bohrung



Radabstand



Rad/Rohrverbindung

Vorschau

Für die neue Saison 2011/2012 (die vom 16.09.2011 bis zum 15.09.2012 läuft) gibt es in den Ausschreibungen zu den Wettbewerben in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft einige Änderungen.

Die Standardklasse, in der Flüge mit Schirmen der Kategorisierung LTF A und B gewertet werden, wird ab dem 01.01.2012 zu einer offiziellen Deutschen Meisterschaft mit Titelvergabe.

Die Offene Klasse wird, um Verwechslungen und Begriffsüberschneidungen mit den zentralen Wettbewerben zu vermeiden, umbenannt in Performance Klasse. Damit haben wir zukünftig Deutsche Streckenflugmeisterschaften in der Standardklasse für Schirme mit LTF A und B, die Sportklasse für Schirme mit LTF A, B und C und die Performance Klasse für alle Schirme mit Zulassung nach LTF. Weiterhin muss sich jeder Pilot entscheiden, in welcher Klasse sein Flug gewertet werden soll.

Im Fun Cup wird die „Distance Wertung“ abgeschafft. Mit der offiziellen Einführung der Standardklasse können sich hier auch die ambitionierten GS-Piloten mit A-Schirmen, die sich für das Streckenfliegen begeistern, sportlich messen. Es hat sich außerdem gezeigt, dass die Gewinner in diesem Cup in der Airtime- und in der Distanceklasse oftmals ein und dieselben Piloten waren. Die Turmdrachen bekommen eine eigene Streckenflugwertung neben den Flexis und den Starren. Flüge, die im Fun Cup in der Airtime-Wertung eingereicht werden, werden auch in den Streckenwettbewerben (Standard Klasse und Turmdrachen) gewertet.

Es gibt eine neue Funktion im Bereich der Flugdokumentation: Ihr könnt über den Filter beliebig zusammen gestellte Flüge als pdf-Seiten erzeugen und ausdrucken lassen. Einfach nach dem Zusammenstellen einer Liste oben rechts in der Menüführung auf das pdf-Symbol und dann auf „pdf Erstellen“ klicken. Ihr bekommt dann an die in eu-

rem Profil hinterlegte E-Mail-Adresse einen Link geschickt, über die ihr die pdf-Seiten abrufen und ausdrucken könnt. Die Anzahl der Flüge pro Vorgang ist auf 20 beschränkt.

Zukünftig sollen Flüge ohne zeitliche Beschränkung eingereicht werden können. Damit ist es auch möglich, sein Flugbuch ohne Zeitdruck zu pflegen. In die Wertungen kommen weiterhin nur Flüge, die innerhalb der 14tägigen Einreichungsfrist im DHV-XC hochgeladen werden.

Wenn in der igc-Datei eine barometrische Höhenangabe vorhanden ist, wird diese zukünftig so-

wohl für die Anzeige von Luftraumverletzungen als auch für die Wertung und Darstellung eines Fluges verwendet. Wenn keine barometrische Höhenangabe vorhanden ist, wird die GPS-Höhe verwendet. Alle Flüge werden nur noch mit einer gültigen Höhenaufzeichnung gewertet. Es gibt keine Ausnahme mehr für Flüge unter 100 Punkten.

Eine aktive und genutzte Segelflugszone muss vom Piloten zukünftig verbindlich im Pilotenkommentar seines Fluges angegeben werden. Erfolgt

diese Angabe nicht, entscheiden die Auswerter ohne Rücksprache über eine Wertung oder Ablehnung dieses Fluges.

Für die Bundesliga Drachen wird für die Wertung eines Fluges eine Mindestpunktzahl von 40 Punkten vorgeschrieben. In der Bundesliga Gleitschirm bleibt diese Mindestpunktzahl weiterhin bei 25 Punkten. Damit soll verhindert werden, dass ein Wettbewerb durch reine Abgleiter entschieden werden kann.

Viel Erfolg und unfallfreie Flüge in der Saison 2010 wünscht Euch Euer DHV-XC Team

Anzeige



FOTO ANDREAS BECKER



FOTO BURKHARD MARTENS

bester Tragekomfort am Boden

WALK & FLY ENERGY CROSS

Innovatives Wendegurtzeug mit dem von ICARO paragliders entwickelten **FLASH-System**, einzigartig auf dem Gleitschirmmarkt:

- » individuell einstellbare Rückenlänge
- » sorgt für die optimale Anpassung des Rucksacks
- » und noch wichtiger (!): die optimale Rückenstütze im Flug für stundenlanges entspanntes Fliegen
- » und passgenaue Geometrie des Gurtzeugs.

Probieren und wohlfühlen.

beste Rückenstütze im Flug

ICARO paragliders :: Hochriesstr. 1 :: D-83126 Flintsbach :: office@icaro-paragliders.com :: Tel. +49-(0)8034-909700 :: www.icaro-paragliders.com

GLEITSCHIRM-LIGA Rückblick auf 2011

Viele Durchgänge und ein krönender Abschluss

TEXT UND FOTOS KLAUS TRETTER



Klaus Tretter (links) mit Jamie Messenger



Jörg Nuber, Hermann Klein, Reiner Braun, Mirjam Hempel

Nicht nur für die internationalen Wettbewerbspiloten hat sich in 2011 viel getan, auch die national oberste Wettkampfplattform hat ein aufregendes Jahr hinter sich. Sieben Wettbewerbe, bestehend aus 25 Durchgängen, wurden für die Gleitschirmliga angesetzt. Angefangen im Mai mit dem Franz-Wanger-Cup am Breitenberg, der zugleich der erste Teil der Deutschen Meisterschaft war, über einige Wochenendtermine in Österreich, dem Schmittelpokal und der German Open in Lenggries kamen viele schöne Wettbewerbstage zusammen. Krönender Abschluss in 2011 war ein drei-Tages-Wettbewerb im Ultental in Südtirol. Wie fast jedes Jahr mussten einige Wettbewerbe aufgrund der schlechten Wetterprognosen abgesagt werden, so dass am Ende nur noch sieben Tasks übrig blieben.

Die größte Auswirkung durch die Suspendierung der offenen Schirme hatte die Liga zu verbuchen. Die offene Klasse musste frühzeitig beendet werden, was nicht gerade ein fairer Umstand war. Aufgrund der Unfälle an der Weltmeisterschaft in Pie-

drahita/Spanien, konnte auch in Deutschland nur noch die Serienklasse regulär ausgeflogen werden.

Dr. Dieter Münchmeyer, der nach Stefan Mast den Posten des Ligachefs übernahm, trat Anfang April zurück. Jedoch musste die Liga weitergeführt werden, was kommissarisch der Ligaausschuss bis nach der German Open übernahm. Seit Juni 2011 ist Klaus Tretter Ligachef. Sein Debüt hatte er an der German Open in Lenggries, an der er auch, zusammen mit den Lenggrieser Gleitschirmfliegern, als Organisator mitwirkte. Hier war er das erste Mal als Wettbewerbsleiter für den DHV im Einsatz.

Was kommt nun in 2012?

Sehr erfreulich ist, dass an der Junior- und Ladieschallenger in 2011 ein sehr hohes Niveau herrschte und sich hier sieben junge Pilotinnen und Piloten für das nächste Wettbewerbsjahr in die Liga qualifizierten. Einige von ihnen werden sicher in den nächsten Jahren, dem ein oder anderen „alten Hasen“ das Leben in der Luft schwer machen.

Da nächstes Jahr nur noch auf mustergeprüften

Schirmen geflogen wird, werden die Durchgänge spannender, die neuen und unerfahrenen Piloten können besser von den „Cracks“ lernen, da der Leistungsunterschied nicht mehr so groß ist und mehr zusammen geflogen werden kann. Die Liga wird einige Wettbewerbe zusammen mit den Österreichern und Franzosen bestreiten, um das Leistungsniveau hoch zu halten und auch in Zukunft an Europa- und Weltmeisterschaften gut zu punkten. Der Deutsche Meister wird wieder in zwei verschiedenen Wettbewerben ermittelt werden.

Vor allem sollen die Piloten Spaß bei der Sache haben und sich stetig in ihren flugtechnischen und strategischen Entscheidungen verbessern und dazulernen. Ihre gemeinsame Leidenschaft in einem sportlicher Wettkampf ausüben und mit vielen beeindruckenden Erlebnissen und einem strahlendem Gesicht die Wettbewerbe in Erinnerung behalten. Hoffentlich ist Petrus unserem Sport gut gesonnen, damit sichere und schöne Rennen geflogen werden können. Es bleibt also spannend, wer in 2012 die besten Aufwinde und Linien findet... ☘



Wettkampftermine

Gleitschirm

Europameisterschaften 31.08. – 15.09.2012 St. Andre les Alpes (FRA) www.para-euro2012.fr

Drachen

Pre-Worlds FAI 1 05.01. – 14.01.2012 Forbes (AUS) www.forbesflatlands.com
 4. King Ludwig Open 2012 15.05. – 20.05.2012 Tegelberg (GER) www.dhv.de
 Europameisterschaften FAI 1 26.08. – 08.09.2012 Kayseri (TR) www.outdoorfestival.org

Anzeige

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Fachverband der Drachenflieger und Gleitschirmer 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-phon: 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 08022/9675-0, 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)

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben: Ausgabe 174 Februar - 14. Dezember 2011 Ausgabe 175 April - 14. Februar 2012

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwanitz, Karl Slezak, Fredegar Tommek Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

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

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: 35.500

Titel: Martin Scheel

**Berufsunfähigkeitsschutz
EGO: Wir geben Ihnen
sicheren Halt.**

**HDI
GERLING**

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



Sichern Sie Ihre Existenz.

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

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

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

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

Das DHV-Versicherungsprogramm

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

Stand: 1.1.2009, HDI Gerling

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Gültig auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. 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, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes)

Schirmpacker-Haftpflicht

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

Startleiter-Haftpflicht

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

Flug-Unfall

Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

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.

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

**Für alle Mitgliedsvereine
kostenlos**

Vereins-Haftpflicht

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

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins 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

ASTRAL 7

...DER BESTE ASTRAL ALLER ZEITEN!

Neu

Dietmar Siglbauer



...zwar kein Streber...

Platz 1 - Sport Klasse + Gesamtwertung - DHV-XC

Foto

Astral FT (7)
FAI Dreiecke der
Erprobungsphase 2011

Dietmar Siglbauer	Torsten Hahne
<u>235km</u>	<u>202km</u>
204km	194km
197km	176km

...aber trotzdem Klassenbester :-))

POWERED BY
PASSION!

SWING

swing.de