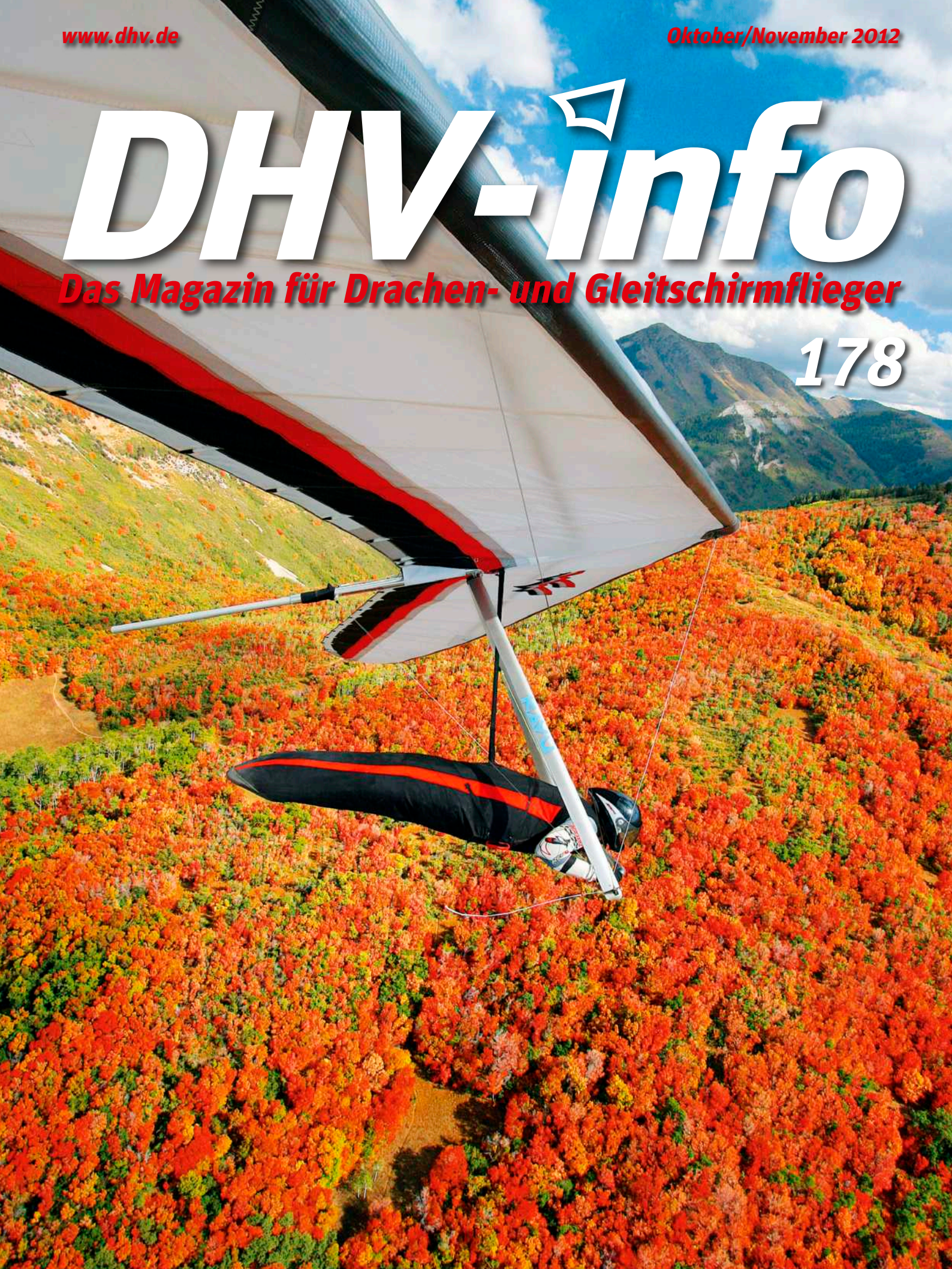


DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

178





DHV Performance Center

Die Profi-Gleitschirmflugschulen

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

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt

Hot Sport Sportschulen GmbH

Am Weimarer See 10, 35096 Niederweimar/Marburg
Tel. 06421-12345, Fax: 06421-77455
www.hotsport.de
info@hotsport.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

HOT SPORT

Rhöner Drachen- und

Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH

Am Bildstock 10, Sieblos, 36163 Poppenhaus
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

Karlstraße 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

Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020, Fax: 07335-9233060
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.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 Forggensee
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



Flugschule Bregenzerwald

Jodok Moosbrugger GmbH

Wilbinger 483, A-6870 Bezaul
Telefon +43 5514 3177
Fax +43 5514 3176
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf

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



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 Fellingern
Tel. +33-38982-7187
Fax: +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de



INHALT

INFO 178 - OKTOBER/NOVEMBER 2012

- 16 Tanz auf dem Vulkan
Fliegen auf Teneriffa
- 20 Grimming – höchster Monolith Europas
Walk & Fly im Dachsteingebirge
- 24 Gleitschirme und Drachen
im Land der Gauchos
Fluggebiete in Argentinien
- 30 Mythos Steilschneise
Flugtechnik, Gefahren und Sicherheitsvorkehrungen
- 36 Aufziehhaltung beim GS-Start
Antwort auf einen Leserbrief
- 38 C-Probe
Ergänzung zur Vario-GPS-Kombination
- 42 Europäische Flugtest-Norm
Überarbeitung und wesentliche Änderungen
- 46 Travel & Training
Flugreise-Abenteuer in Castelluccio
- 48 Berg mit den zwei Gesichtern
Climb & Fly am Monte Casale/Gardasee
- 50 Zu Zweit am Drachen
Mit Passagier über den Tegernsee
- 52 Step by Step in die Thermik
Erfahrungen aus Stufenschlepp-
Erprobungsprogramm
- 56 Vereine Briefe
Nachrichten

- 64 Bora
Wenn das Flugwetter „Seitenstechen“ hat
- 70 DHV-XC
Deutsche Meister 2012 im Streckenfliegen
- 77 Drachen-Weltrekord
Dustin Martin fliegt in Texas 764 km
- 78 Wettbewerbe
GS-Europameisterschaft – knapp am
Podium vorbei
HG-Europameisterschaft – Bronze leider verpasst
GS-PWC-Idaho – dramatische Suchaktion
GS-PWC-Mazedonien – Deutsches Team auf Platz 1
GS-PWC-Portugal – World-Cup-Einsteiger
berichtet
GS-German-Flatlands – Fest europäischer
Freundschaft
HG-Liga – Finale im Drautal
GS-Junior- und Ladies-Challenge – neue Gesichter
Paragliding Challenge – neues Konzept bewährt sich
Hanggliding Challenge – tolle Betreuung,
begeisterte Teilnehmer
Nachrichten und Termine



Titelfoto: Jeff O'Brien in
Wasatch Mountains, Utah, USA

- | | |
|----|-----------------------|
| 04 | Wichtig - Neu - Kurz |
| 08 | Neu auf dem Markt |
| 44 | Shop |
| 66 | Testberichte |
| 97 | Impressum |
| 99 | Versicherungsprogramm |

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 aufwändigen Verfahren qualifiziert. Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Hot Sport Sportschulen

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

Flugschule Hironde

Trainingsleiter Kai Ehrenfried
Trainingsgebiet:
Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-hironde.de
info@fs-hironde.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: Bohinj-See/Slowenien
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de

Flugschule Martin

Mergenthaler/
Paragliding Academy
Trainingsleiter Chris Geist
Trainingsgebiet: Gardasee/Italien
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

Flugschule Achensee

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

Sky Club Austria

Walter Schrempl
Trainingsleiter Walter Schrempl
Trainingsgebiet: Hallstätter See
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Flugschule Aufwind

Trainingsleiter Josef Lanthaler
Trainingsgebiet: Idrosee/Italien, Monaco
www.aufwind.at
office@aufwind.at



Italienischer Verband FIVL

Dolomiten-Fluggebiete in Gefahr

In der letzten Saison gab es ernsthafte Probleme in den Dolomiten, speziell im Bereich Canazei-Col Rodella-Pordoi-Marmolada. Die Anwesenheit von hunderten Piloten aus ganz Europa im Luftraum verursachten Gefahren für Hubschrauber Such- und Rettungsflüge. Einige Gleitschirmpiloten flogen nahe an die Helikopter heran und hinderten diese an ihrer Arbeit. Verletzte mussten gefährlich lange, teilweise in Lebensgefahr, auf Hubschrauber-Bergung warten, weil die Unfallstelle wegen der vielen Gleitschirmpiloten nicht angeflogen werden konnte. In den Monaten September/Oktober 2011 wurden ca. 70 Gleitschirm- und Drachpiloten im Raum Canazei von Helikoptern nach Unfällen geborgen. Im gleichen Zeitraum waren aber auch sehr viele Hubschraubereinsätze für verunfallte Alpinisten und Mountainbiker erforderlich. Diese wurden oft behindert, durch Piloten, die sich falsch verhielten und die Regeln nicht respektierten.

Es besteht das große Risiko, dass die Dolomiten von den Behörden als Gebiet für Gleitschirm- und Drachfliegen gesperrt werden.

Die Provinz Trentino und die ansässigen Fliegerclubs haben ein Dokument (News vom 14.9.2012 auf www.dhv.de) erstellt, in dem mehrsprachig die wichtigsten Sicherheitsregeln aufgeführt sind.

Hier eine Zusammenfassung:

1. Die Notrufnummer in Italien ist 118
2. Wenn ein Rettungshelikopter im Anflug ist (Farbe: rot oder gelb), muss der Luftraum sofort im Umkreis von 2 km frei gemacht werden.
3. Alle Piloten werden gebeten, den Anflug eines Rettungshelikopters über Funk weiterzugeben, damit der Luftraum so schnell wie möglich frei wird.
4. Alle Piloten werden gebeten, bei Anflug eines Rettungshelikopters mittels „Ohrenanlegen“ allen anderen Piloten in der Luft zu signalisieren, dass der Luftraum sofort freigemacht werden muss.
5. Befindet sich ein Helikopter im Schwebeflug über Grund, muss das nicht heißen, dass er die Unfallstelle erreicht hat und nun das Gebiet nicht weiter abfliegt. Oft muss der Helikopter im Schwebeflug warten, weil die Unfallstelle wegen der Gleitschirmpiloten in der Luft nicht erreicht werden kann.
6. Am Landeplatz in Canazei können Piloten rote und grüne Rauchpatronen erhalten. Wenn ein Unfall geschehen, der Pilot in Gefahr ist oder medizinische Hilfe benötigt, die rote Rauchpatrone aktivieren. Ist keine Hilfe erforderlich, die grüne Rauchpatrone aktivieren oder den Gleitschirm sofort zusammenlegen.

FOTO BJÖRN KLAASSEN



Walk & Fly

Startgelände für Walk & Fly Piloten

Im Herbst zieht es die Walk & Fly-Fans in die Berge. Die Höhenmeter selbst erlaufen und dann gemütlich ins Tal schweben. Was gibt es Schöneres. Im vergangenen Jahr gab es leider Probleme mit Piloten, die von nicht zugelassenen Bergen starteten und dies auch noch im DHV XC veröffentlichten. Die Rechtslage in Deutschland ist eindeutig: Es darf nur von zugelassenen Geländen gestartet werden. Sie sind veröffentlicht in der DHV Fluggeländedatenbank unter www.dhv.de

ACHTUNG

Betrug im Gebrauchtmarkt

Ein Beispiel, das in Angeboten und Suchanzeigen gehäuft auftritt: Ein Mitglied inseriert im Gebrauchtmarkt und bekommt daraufhin eine Anfrage von z. B. mariofernandez@gmail.com etc. ... mit Anfragen über das Gerät, den Kaufpreis etc.

Was das Mitglied aber stutzig macht, auf Rückfragen gibt der Interessent keine Antwort. Er akzeptiert den Preis und will das Gerät per Fracht abholen. Dann „überweist“ er per Scheck einen hohen Betrag, der für Geräte-Preis und Fracht ausreicht. Das Mitglied sollte dann das „übriggebliebene“ Geld zurück erstatten.

Vorsicht:

Der Scheck platzt dann in der Regel, denn eine Scheckgutschrift kann innerhalb von 180 Tagen zurückgebucht werden. Doch wenn die „Rücküberweisung des übriggebliebenen Geldes“ vonstattengegangen ist, kann das Geld nicht mehr zurückgeholt werden.

Solche Fälle treten auch in anderen Geschäftsfeldern auf, sie sind bei der Polizei als „Überzahlungsbetrug“ seit Jahren bekannt.

Koch Spreizrohrklinken

Mögliche Fehlauslösungen

Aus aktuellem Anlass weist das DHV-Schleppbüro erneut darauf hin, dass es bei Benutzung von dünnen Einhängeschlaufen (D = 5 mm oder dünner) im Abstands- oder Gabelseil zu ungewollten Fehllösungen bei Spreizrohr-Windenschleppklinken der Firma Koch Maschinenbau kommen kann. Bei Verwendung dickerer Einhängeschlaufen mit einem Mindestdurchmesser von 6 - 8 mm kann sich die Schlaufe nicht mehr unter die Anschlagsbleche schieben und den Klinkenhebel unbeabsichtigt öffnen. Bitte überprüft eure Einhängeschlaufen und wechselt sie gegebenenfalls aus. Im DHV-Info 101 wurde bereits über dieses Thema berichtet.



Cartoon



www.chrissicomics.com



Fly Magic M

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



Linkingwings Dirk Soboll

Winnertshof 20
47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
dirk@linkingwings.de
www.linkingwings.de



Drachenflugschule Saar

Schneiderstraße 19
66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
drachenflugschule-saar@t-online.de
www.drachenflugclub-saar.de



Flugschule

Hirondelle
Kai Ehrenfried
Untergasse 27
69469 Weinheim
Tel. 06164-6349868
info@fs-hirondelle.de
www.fs-hirondelle.de



Drachenflugschule echtfliegen

Haldenacker 28
74423 Obersontheim
Tel. 07973-16076
info@echtfliegen.de
www.echtfliegen.de



Flugschule

Althofdrachen
Jürgen Pollak
Tel. 0721-9713370
Postweg 35
D-76187 Karlsruhe
email: info@fs-althof.de
www.fs-althof.de



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.

Silcherstraße 20
78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
Norbert.Kotschamnik@t-online.de
www.drachenflieger-spaichingen.de



Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule

Perlacher Straße 4
82031 Grünwald
Tel. 089-482141
info@bay-flugschule.de
www.lern-fliegen.de



Flugschule Aktiv

Tegelbergstraße 33
87645 Schwangau
Tel. 08362-983651
info@flugschule-aktiv.de
www.flugschule-aktiv.de



Flugschule Tegellberg

Sesselbahnstr. 8
87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
flugschule.tegellberg@t-online.de
www.abschweb.net/schule



Westallgäuer Flugschule

Allmannsried 61
88175 Scheidegg
Tel. 08381/6265
westallgaeuer.flugschule@t-online.de
info@ich-will-fliegen.de
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de



Drachenflugschule Kelheim

Mitterring 25
93309 Kelheim
Tel. 09441-4938
rudi@dfs-kelheim.de
www.dfs-kelheim.de



DHV-FOTOWETTBEWERB ENDSPIEL

Einsendeschluss ist der 1. Dezember 2012

Fangt mit eurer Kamera außergewöhnliche Situationen, dramatische Perspektiven und Stimmungen ein, die Lust machen auf Fliegen und Freiheit und schickt sie uns Eure drei besten Bilder.

Teilnahmeberechtigt sind alle Amateurfotografen, die Mitglied im DHV sind. Die genauen Teilnahmebedingungen findet ihr auf www.dhv.de unter dem Stichwort Fotowettbewerb 2012.



Talloires/Lac d'Annecy

Neue Landeregeln

Der Französische Verband FFVL und der Verein Chamois Flying Club bitten um strikte Einhaltung der neuen Landeregeln für den Landeplatz Perroix in Talloires/Lac d'Annecy. Insbesondere das absolute Verbot, sich den Häusern südlich des Landeplatzes zu nähern, muss eingehalten werden, um weitere Schwierigkeiten sowie die Gefährdung des Fluggebietes zu vermeiden. Infos auf der Seite des Chamois Flying Club www.leschamoisvolants.free.fr

Aktuelle Wetterstationen auf www.dhv.de unter Fluggelände

Schlepppauskünfte

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: dhv schleppbuero@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.



Blacklight^{EN B}

**WIR HABEN ALLES
DAFÜR GETAN,
DAMIT DU WEITER
KOMMST.**



u-turn.de

U-TURN
your airline...



Moselglider Größer in neuen Räumen

Die Flugschule Moselglider wächst und ist ab sofort in der Brückenstraße 28 im Zentrum von Schweich zu finden. Auf zwei Etagen und fast 200 m² Fläche wird eine große Auswahl an Gurtzeugen, Schirmen, Helmen und Zubehör angeboten. Neu ist auch das Moselglider Schulungskonzept. Um der Nähe zu Luxemburg und Frankreich Rechnung zu tragen und Flüge im Hochgebirge zu ermöglichen, ist Moselglider zwei Kooperationen eingegangen. Die Kooperationspartner sind die luxemburgische Flugschule Asalux und die im Chiemgau beheimatete Flugschule Chiemsee.

Infos: www.moselglider.de



Turnpoint Check plus Film

Turnpoint legt jedem Check ab sofort einen Paradiso Film vom Felix Wölk bei, solange der Vorrat reicht. Der Film handelt von zwei unterbelichteten Gleitschirmfliegern, die von der Existenz eines Fliegerparadieses erfahren. Die Suche führt sie in die große weite Welt und ihre Lüfte. Originalschauplätze: Brasilien, Venezuela, Äthiopien, Bayern. Eine B-Movie Trash Komödie, 72min.

Infos: www.turnpoint.de



DVD/Blue Ray Fliegen in Iquique

Der Pilot und Filmer Gregor Szypula präsentiert in seinem neuesten Film Fluggebiete in der Region um Iquique. Aufgrund der zuverlässigen Wetterlage ist der Norden Chiles eines der beliebtesten Winterziele für Gleitschirmflieger. Neben Informationen zu den fliegerischen Möglichkeiten in der Region und Tipps zu Anreise und Unterkunft enthält die DVD auch Vorschläge für Ausflugsziele.

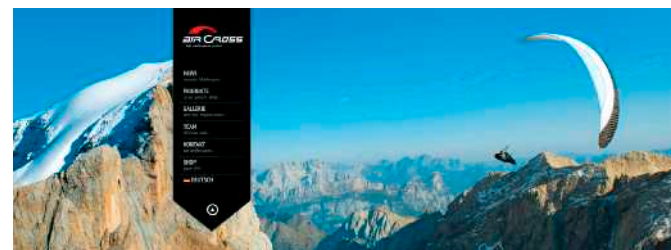
Infos: www.final-dimension.de



Felix Winde Up in the air

Auf den Flatlands 2012 wurde sie getestet - die erste umweltfreundliche Schleppwinde Deutschlands. Ausgestattet mit einem wirtschaftlichen Ottomotor und umweltschonendem G-Kat, legt die Windenmanufaktur Felix aus Dresden ihren Schwerpunkt auf den Windenfahrer. Dieser soll unter optimalen Bedingungen einen sicheren Start der Piloten ermöglichen. Ein großer Vorteil ist das geräuscharme Antriebsaggregat. So sind Kommandos während des Schlepps für den Windenfahrer nicht mehr zu überhören.

Infos: www.felix-windenmanufaktur.de



Aircross Neue Homepage

Die Firma Aircross hat eine neue Homepage. Das aktuelle Portal ist noch informativer und soll vor allem mehr Spaß machen.

Infos: www.aircross.eu

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



Gradient Nevada

Der Gleitschirm Gradient Nevada des Herstellers Gradient s.r.o. hat die Musterprüfung des DHV mit der Klassifizierung B nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in den Größen 24, 26, 28 und 30 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.gradient.cx



ICARO Cyber TE

Der Gleitschirm ICARO Cyber TE des Herstellers Fly & more GmbH 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 XS erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.icaro-wings.de



SKYWALK Tonka

Der Gleitschirm SKYWALK Tonka des Herstellers Skywalk GmbH & Co. KG hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung D nach LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006 in der Größe 15 erfolgreich abgeschlossen. Produktinformationen des Herstellers unter www.skywalk.org



Komperdell Walk and Fly Carbonstock

Der neue Carbonstock Expedition Solid 4 von Komperdell ist ein perfekter Begleiter für Gleitschirmpiloten, die sicher zu Fuß zum Startplatz aufsteigen wollen oder bei widrigen Bedingungen runtergehen müssen. Die faltbaren Stöcke wiegen nur 190 g, haben ein Packmaß von 37 cm und können problemlos im Gurtzeug verstaut werden. Die Kombination von Carbon und Titanal HF Rocksleeve im Unterteil macht sie sehr stabil und schützt das Carbonrohr vor Brüchen. Mit dem Power-Lock-2 Verschluss kann der Stock sekundenschnell zusammen gesteckt werden. Der Expedition Solid 4 ist in zwei Längen im Sporthandel erhältlich.

Infos: www.komperdell.com

Nova Lässige Kleidung

Ab sofort gibt es bei Nova-Flugschulen oder direkt bei Nova (A), Charly-Produkte (D) bzw. High Adventure (CH) neue Fliegerklamotten. Dieses Mal geht es nicht um hochfunktionelle Bekleidung, sondern um lässige Teile für den „gleitschirmfliegenden Lebensstil“. Die vier Modelle – zwei T-Shirts und zwei Hoodys – sind nach Nova-Mitarbeitern benannt: Hoody „Hannes“ und „Wolff“ sowie T-Shirt „Carmen“ und „Toni“ gefallen mit schönen Farben, viel Liebe zum Detail und das kreative Spiel mit dem Nova-Logo.

Infos: www.nova-wings.com



Anzeigen

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

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

FLIEGEN IN FRANKFURT
an der Ronneburg, jeden Samstag neue Kurse, alle Könnens Stufen, 2 Tage ab € 79,-
Sicherheitstraining, Namibia, Südafrika, Chile, Annecy, Ölüdeniz, Tarifa, Algodonales und
jeden Monat in die Dolomiten zu Technik-Thermik, A-Schein, B-Schein Kursen.

PARA-SHOP IN MARBURG
Shop + Online-Shop: U-Turn (Kompetenz-Center), Gin (Importeur), Skywalk
(Aktivpartner), Swing, Paratech, Advance, Gradient u.a., ständig über 20 neue und
über 50 gebrauchte Gleitschirme + Gurtzeuge auf Lager. Finanzierung,
Bestpreis-Garantie, = www.hotspot.de, info@hotspot.de.

Hot Sport Sportschulen GmbH
35096 Niederweimar, Seepark Sport-Center, T. 06421/12345

Hilfe für Smartphones ResiRap Fingerling mit Navipointer®

Jetzt können mit angezogenen Handschuhen Handy, i-Phone, Smartphone, Tablet PC und Navigationsgeräte auch bei Kälte sicher bedient werden. Der ResiRap Sport oder ResiRap Handy Fingerling besitzt ein multifunktionales Bedienteil, den patentierten Navipointer®. Darüber hinaus ermöglicht das Silbergewebe an der Unterseite des ResiRap Handy Fingerlings schnelle Wisch- und Scroll-Bewegungen.
Infos: www.navipointer.com



Neue Homepage Gleitschirmpraxis geht online

Klein aber fein. Ob Gleitschirmreisen nach Namibia und Spanien oder Windenurse im Mittelgebirge (Segelflugplatz Asslar), das Motto von Gleitschirmpraxis lautet: In kleinen Gruppen besser lernen und mehr Spaß am Fliegen haben. Es werden auch Gutscheine für Tandemflüge angeboten.
Infos: www.gleitschirmpraxis.de



Jemen Forgotten Island

Das Bild des Jemen ist zur Zeit geprägt von politischer Unruhe, Anschlägen und Ausschreitungen. Eine Gruppe von abenteuerlustigen Piloten (Mario Eder, Philipp Medicus, Pascal Purin, Mike Küng, u.a.) will eine andere Seite des Landes entdecken, und macht sich dafür auf den Weg zur jemenitischen Insel Sokotra. Es ist schwer, die bizarre Landschaft dieser abgeschiedenen Insel im indischen Ozean in Worte zu fassen: Weiße Sanddünen am Meer wechseln sich mit hunderten Meter hohen senkrechten Felswänden ab, die in ein karges, von Canyons durchsetztes Hochplateau übergehen. Die spektakulären Filmaufnahmen werden Piloten und auch nicht fliegende Naturfreunde begeistern.
Infos: www.forgotten-island.com

www.dhv.de



© ADVANCE / thomasdittich.com

Für Wander- falken.

Mit dem neuen *Pi* fängt der Spass schon beim Aufstieg an. Denn der leichteste Gleitschirm der Welt kann samt Rucksack und Gurtzeug bereits mit minimalen **3.14 kg** geflogen werden. Als Multitalent deckt er den gesamten Bereich „Hike & Fly Pleasure“ bis „Mountain Intense“ ab. Passend dazu gibt's jetzt neu unser Leichtwendegurtzeug EASINESS.



Mehr auf www.advance.ch/pi

Pi

	19	23
Bereich <i>Hike & Fly Pleasure</i>	50–75 kg	65–95 kg
Bereich <i>Mountain Intense</i>	70–95 kg	90–115 kg
Schirmgewicht	2.45 kg	2.85 kg

ADVANCE



Herbst

FOTO ANDREAS BUSSLINGER AM FURKA IN DER SCHWEIZ

FOTO ANDREAS BUSSLINGER IN DER SCHWEIZ



FOTO JEFF O'BRIEN IM YOSEMITE NATIONALPARK, USA

Tanz auf dem Vulkan

Der höchste Berg Spaniens ist ein Vulkan, eine Mondlandschaft, bei der selbst Neil Armstrong etwas neidisch geworden wäre. "Gelegentlich mogeln sich Walk&Flyer hier rauf und fliegen in ihr Schicksal."

Winterflugziele gibt es viele, aber Teneriffa sticht im Vergleich doch heraus. Die Insel bietet auf halbem Weg zum Äquator von November bis Februar viel Flugspaß. Und das in einer Zuverlässigkeit, die schon stutzig macht.

TEXT STEFAN SCHEURER | FOTOS MAREN HILDEBRAND

Schon mal von "Mikroklima" gehört? Ist das nicht das nervige Wort, das am Startplatz im selben Satz fällt wie "hier gehts sonst immer"? Teneriffa zeigt, wie man das mit dem Mikroklima richtig macht. Wegen der Nähe zum Äquator liegen die Kanaren praktisch ständig im Nord-Ost-Passat, der auch gerne mal mit 50 Sachen weht. Ein derart großes, stabiles Windsystem gibts in kaum einer anderen europäischen Gegend - eigentlich unfliegbar, beim Aussteigen aus dem Flugzeug ist das sofort klar.

Wäre da nicht diese für Gleitschirmflieger merkwürdige Anomalie: Teneriffa liegt wie ein Keil im Passat und leitet ihn gut um die bekannte Flugarena im Südwesten herum. Mehr noch: Der Vulkan Teide (3.700 Meter) schirmt nicht nur ab, sondern saugt in der täglichen Sonne alle Luft zu sich, weit über die Wolkenbasis. Das Ergebnis: im Süden weht laminarer Wind vom Meer, Thermik immer wieder, zuverlässig an 5 von 7 Tagen - nur unterbrochen von seltenen zickigen Wirbelstürmen und einem heißen Sahara-Sandsturm aus Marokko, dem Calima. Keine andere Kanaren-Insel hat diesen Trick drauf, in Wahrheit kein echtes

Passat-Lee zu haben. Drachenfreundlich ist sie leider nicht.

Ein typischer Tag in der Flugarena Süd

Die populärsten Startplätze bilden eine Perlenkette im Süden - und somit eine schnuckelige Flugarena, in der die spanische Meisterschaft immer mal wieder vorbeischaufelt. Je nach Tageszeit und Laune fährt man sie unterschiedlich an. Wenn es mal nicht thermisch geht - und auch sonst - hält man immer an einer Kaffeebar und trinkt einen Cortado Condensada (Espresso mit gezuckerter Kondensmilch, krass).

Ab 10.30 Uhr wird am Jama geflogen. Sicher ist es, wenn der Wind vom Tal aufweht. Ein ganzes Tal steht zur Thermiksuche bereit. Ist die Basis am Mittag hoch genug, gehts Richtung Westen zu den anderen Startplätzen weiter. Wer es kann, fliegt 20 km bis Los Gigantes ganz im Westen. Unterwegs hat es immer wieder Kaktus-freie Landeflächen. Achtung: nicht Richtung Flughafen fliegen, da beginnt die Kontrollzone.

Eine Cortado-Pause später, so ab 12 Uhr, geht

es nebenan am Ifonche weiter. Das kleine Bergmassiv hat ein paar Baby-Zinnen, die irgendwie immer an die Dolos erinnern. Hier ist Teneriffa wirklich atemberaubend. Herbes, schroffes Vulkangestein und tiiiiiefe Schluchten. Allein der Name macht klar, wie das wohl vom Gleitschirm aus aussieht: "Barranco del Infierno" - die Höhlenschlucht.

Ifonche ist abwechslungsreich. Gelandet wird im Tal bei der Cartbahn - oder man schafft es von Ifonche bis zum zentralen Landeplatz am Meer.

Taucha

Der dritte wichtige Startplatz im Bunde ist Taucha. Er ist sozusagen der Tegelberg von Teneriffa: Eine Mischung aus Gleitschirm-Disneyland und schrägem Flieger-Schnack. Der Besitzer wechselt gelegentlich und manch große Flugschule tut so, als ob ihr der Startplatz gehört. Man weiss nie, was einen hier in der nächsten Saison erwartet.

Scheint also beliebt zu sein, besonders bei "Flug-Singles", denn Taucha ist am einfachsten mit Auto oder Taxi zu erreichen, auch Flüge rüber zum Ifonche sind recht einfach drin. Viele Ge-



Hinter den unvermeidlichen Touristen-Hochburgen liegt die Flugarena Süd (vornl. Conde, Ifonche und ein bisschen Taucha): fliegen bis zum Alpen-glühn, landen am Meer



Karte: FVA Teneriffa

nussflieger fliegen sich hier ab 11 Uhr thermisch warm und das ist gut so. Gelandet wird nach der Autobahn zwischen der toten Großraumdisco Tropicana und - natürlich - einer Cortado-Bar.

Für die ganze Flugarena gilt oft: Fliegen bis zum Abwinken, schließlich hat man inzwischen ordentlich Kaffee intus. Bei Sonnenuntergang landet man am Meer und blickt zurück, um an der Bergkette tiefrotes "Alpenglühn" zu sehen - noch Fragen?

Betreuung

Wer den Flug-Urlaub auf Teneriffa richtig auskosten will, dem empfehle ich dringend einen der ortskundigen Guides zwischen 250 und 350 Euro. Zum einen lohnen sich die Mehrkosten schnell (denn auch alleine braucht man ein Auto und jemanden, der selbstlos rumfährt). Zum anderen fliegen die guten Guides selbst als Locals auf der Insel und kennen die Geheimtipps, wenn sonst nirgends mehr geflogen werden kann. Mike Theis, Fluglehrer und der bekannteste Deutsche vor Ort, www.teneriffa-paragliding.de sowie Werner Büchel, Fluglehrer und der bekannteste Schweizer auf der Insel www.fs-saentis.ch. Beide sind in der gesamten Wintersaison auf der Insel. Sie machen Unterkunft inzwischen im Hotel und haben sich auf das Guiding konzentriert.

Weitere Anbieter von Flugreisen nach Teneriffa auf www.dhv.de unter Travel und Training.

Die Startplätze sind in der Karte oben rot markiert. Die blauen Punkte zeigen Landemöglichkeiten.

Start- und Landeplätze

Grundsätzliches:

Viele Start- und Landeplätze werden von Saison zu Saison mal zugemacht und dann wieder auf. Keiner weiß warum. Im Zweifel Einheimische fragen, wie gerade der Stand ist. Außerdem ist man ohne Navi aufgeschmissen, daher vorher zu Hause die Standorte anschauen und ausdrucken (die Links unten haben Karte und Bilder). Die Zusammenfassung der Links und tolle Videos zum Klicken bequem auf www.schwarzwaldgeier.de

Jama

Start: 960 m, (28° 06' 56" N, 16° 39' 26.6" W), Süd, einfach, neben der Straße TF-565. Sehr gefährlich, wenn der Wind aus Ost kommt! Anfahrt z.B. über Valle San Lorenzo, TF-28 zur 565.

<http://goo.gl/maps/EjTmw>

Landeplatz Jama / Valle San Lorenzo: 460 m, (28° 05' 52.2" N, 16° 39' 12.1" W), nicht so arg klein, aber knifflig, da an zwei Seiten von einer Telefonleitung umzingelt. Tipp: deutlich von Bergseite her Abachtern (ab-S-n). Schilder des örtlichen Clubs beachten. <http://goo.gl/maps/YYcB7>

Ifonche

Start: 970 m, (28° 07' 32.4" N, 16° 41' 32.2" W), West ist der Hauptstartplatz und einfach, Süd 5 Minuten Fußmarsch ist schwerer Klippenstart. Der Landeplatz ist nur vom Südstart aus sichtbar. Erfahrene Piloten können toplanden, siehe Videos. Anfahrt von Jama aus auf der TF-567 fast ans Ende fahren, dann links. Ohne Navi schwer zu finden.

Karte: <http://goo.gl/maps/BLPx1>

Landeplatz: 160 m (28° 6' 13.18"N, 16° 43' 44.49" W), einfach, eine Terrassenfläche nördlich der Caribahn/Autobahn. Der Ifonche-Flug geht links um das Massiv Richtung Meer. Ab den Zinnen kann man den Landeplatz sehen. Autobahn bei Nr. 78 raus, Auto parken bei Calle San Borondon <http://goo.gl/maps/xVCQR>

Taicho

Start 750 m, (28° 8' 41.35" N, 16° 44' 9.71" W), Südwest, schöner einfacher Startplatz. Nicht starten bei Seitenwind. Anfahrt: Neben McDonalds durch Las Torres durch, rauf auf den Berg. <http://goo.gl/maps/ar2jC>

Landeplatz: 220 m (28° 7' 27.04"N, 16° 44' 34.22"W): mittelschwierig, direkt neben der Autobahn hinter der Disco Tropical, die aus der Luft gut zu erkennen ist. Wers einfacher haben mag, landet auf der großen Fläche 200 Meter weiter Richtung Meer. **Bilder und Karte:** <http://goo.gl/maps/8CA1R>

Zentraler Landeplatz der Flugarena Taicho / Ifonche am Meer bei der neuen Beachbar: 10 m (28° 5' 53.15"N, 16° 45' 6.95"W). Das Landen hier ist maximal "geduldet", oft verboten. Eigentlich einfach zu landen, aber die Badegäste machen es gerne mal anspruchsvoll. Notfalls oberhalb neben dem Camping landen.

Bilder und Karte: <http://goo.gl/maps/TqKq7>

Izaña

Start: 2.110 m (28° 19' 12.35"N, 16° 29' 34.25"W), einfach, Gleitflug zum Meer nur wenns wenig Wind hat, sonst soaren. Die Koordinate ist der Ost-Platz an der TF-24, die Straße ca 1,5 km weiter nach Norden, dann kommt man zum Nord-Platz.

Bilder und Karte: <http://goo.gl/maps/cTODQ>

Soaringkanten

Güímar: 900 m (28° 17' 29.25" N, 16° 25' 5.88"W), Nord, nördlich ausgerichtet, anspruchsvoll, Navi nutzen!

Start: <http://goo.gl/maps/YwpsR>, gelandet wird entweder am Hafen von Güímar oder am offiziellen Landeplatz Rosas direkt unterhalb der Kante: <http://goo.gl/maps/iDbiM>

Playa de las Teresitas: 100 m (28° 30' 43.48"N, 16° 11' 11.28"W), südöstlich ausgerichtet, schwer, der wilde Startplatz wird eigentlich nur von Einheimischen befliegen, ist neben einem Traföhäuschen (aua) und geht über eine Straße (aua), aber das Soaren über dem Traum-Sandstrand ist der Hammer. Dort wird auch gelandet. Anfahrt über die Autobahn und dann TF-11 nach Norden. **Karte** <http://goo.gl/maps/RBNRe>
Candelaria: 30 m (28° 21' 1.83"N, 16° 22' 10.56"W), Ost, was für Feinschmecker, gelandet wird am Meer oder am Startplatz, siehe Video-Link auf der Internetseite. Autobahn Ausfahrt 17. <http://goo.gl/maps/yloYN>

Weitere Infos: Viele Bilder und Videos zu Teneriffa auf www.schwarzwaldgeier.de



Das Valle de San Lorenzo fliegt sich schon morgens schön, links der Roque de Jama

Fliegen vom Vulkan

Teneriffa hat sehr viele extrem schöne Start- und Lande-Geheimtipps, aber der Anspruch an das Know-How für Wind und Wetter steigt, wenn man die Automatik-Thermik-Zone im Süden verlässt. Hier also nur die "Must-Sees".

Der Teide ist der höchste spanische Berg und vor allem einer der schönsten Nationalparks Europas. Eine Touri-Seilbahn fährt im Park zum Gipfel hoch, aber Fliegen ist hier bei Todesstrafe nicht erlaubt. Gelegentlich mogeln sich Walk&Flyer hier rauf und fliegen in ihr Schicksal.

Zwei schöne Möglichkeiten gibts trotzdem: Start bei den Observatorien von Izaña, 2.100 Meter Gleitflug zum Meer! Allerdings geht das nur, wenn der Passatwind einigermaßen Ruhe gibt und noch nicht so viele Wolken an den Start geschoben hat. Und das heißt: früh aufstehen, Cortado- und Sonnenaufgang-Pause miteinberechnen, warm anziehen und ab. Allein der Nationalpark bei Sonnenaufgang hinterlässt reihenweise offene Münder, weil Teneriffa hier eine andere, surreale Seite zeigt wie nirgends sonst.

Und wenn mal nix geht?

Dann geht doch immer was. Wenn auf der Insel mal zu viel oder falscher Wind weht und alle Flieger in der Flugarena im Süden nicht weiterkommen, lohnt sich oft ein Ausflug zu einer der Soaringkanten der Insel. Bei Nord-Ost eignet sich Güímar, eine Mischung aus Tropenwald und Steinzeit-Wand. Dreht der Wind mehr Richtung Ost/Südost gehts zum Sandstrand "Playa de las

Teresitas". Eine Soaring-Besonderheit stellt die kleine Kante bei Candelaria dar, 20 Meter über dem Meer - hier bin ich, wenn überall sonst zu viel Passat weht. Gestartet wird neben dem Gefängnis und bis zur Dunkelheit vor der alten Basilika gesoart, dem katholischen Wallfahrtzentrum auf Teneriffa, eindeutig was für gläubige Feinschmecker. Alle drei Starts sind für routinierte Piloten kein Problem. Und wenn das auch nicht geht (und man den Vulkan-Nationalpark schon gesehen hat) lohnt sich der Wanderweg von Ifonche zum Taicho, schon um die Flugarena auch vom Boden mal zu sehen. Zwischen Felsen und Pinien durch die Stille, aber ohne Kaffeebar.

Worüber muss ich nachdenken?

Über die katastrophale Ökobilanz natürlich. Naja. Wer rechtzeitig bucht, fliegt für 300 Euro nach Teneriffa Süd (TFS). Ich kenne Piloten, die haben den Gleitschirm als Backpacker-Rucksack deklariert, dann hielten sich die Kosten in Grenzen und bei Diebstahl wird sowieso kein Schirm ersetzt, egal wie er deklariert ist. Wertsachen kommen in den Rucksack. Das Hotel H10 und das Jardin Caleta an der Costa Adeje haben sich bewährt, weil man direkt nebedran am Meer landen kann (siehe Landeplätze). Übrigens: Kaum ein Start- oder Landeplatz kuschelt sich liebevoll an den Schirm. Entgegen aller Vorurteile hilft bei Vulkangestein ein Schnellpacksack deutlich, den Schirm schonender zu packen (geht nicht mit jedem neuen Schirm). Und immer schön genug Kleingeld für den Cortado einpacken. ☞

Sicherheitshinweise zum Fliegen auf Teneriffa

Gleitschirmfliegen auf Teneriffa ist anspruchsvoll. Alle Fluggebiete verlangen ein solides fliegerisches Können. Start- und Landeplätze sind oft klein und von Hindernissen umgeben. Sicherer Umgang mit Starkwind ist unumgänglich. Die Einschätzung der Wind- und Wettersituation setzt viel Erfahrung voraus. Das Rettungs- und Bergewesen sowie die medizinische Versorgung entsprechen nicht dem in den Alpenländern gewohnten Standard. Weniger erfahrene Piloten sollten auf Teneriffa nur unter kompetenter Betreuung fliegen. Bewährte Veranstalter siehe Infokasten.

DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak



Freiheit pur. Vor Sonnenaufgang geht's auch mal in den Nationalpark Teide. Es riecht mal trocken mal tropisch, manchmal liegt Sand der Sahara in der Luft. Hinter den Wolken: Gran Canaria und irgendwann Marokko.

SOMETHING COOL IS COMING.

Immer die richtige Geschwindigkeit: Trim Speed Optimizer. Ab Dezember 2012 auf allen ICARO-Schirmen.

www.icaro-paragliders.de/tso



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



Deutschland's erster TÜV-zertifizierter Gleitschirmhersteller

tso trim speed optimizer



Top ParaTour im Dachsteingebirge

Der Grimming, höchster Monolith auf unserem Kontinent, stellt für ParaAlpinisten eine besondere Herausforderung dar.

TEXT SEPP SCHWITZER | FOTOS SEPP SCHWITZER UND HEIMO GUMPOLD

Eigentlich kenne ich Andi schon seit über 10 Jahren. Immer wenn wir uns irgendwo treffen, reden wir davon, dass wir mal eine ParaTour zusammen machen möchten und es noch nie geschafft haben. Dieses Mal konnte ich sein Angebot allerdings nicht ausschlagen, denn es ging um den höchsten freistehenden Berg Europas.

„Der Grimming Südostgrat ist angesagt“. Grimming? Ich hatte diesen Namen zwar schon gehört, mich aber mit dem Berg noch nie beschäftigt. Mit einer Gesamthöhe von 2.351 m msl gehört er zwar nicht zu den „hohen“ Bergen, ragt aber 1.700 Meter über die Talsohle und das ohne Anbindung an ein umliegendes Gebirge, was ihn zum höchsten freistehenden Berg auf unserem Kontinent macht. Um einen traumhaften Sonnenuntergang beziehungsweise -aufgang zu erleben, möchten wir in der Biwakschachtel unterhalb des Gipfels übernachten. Wir treffen uns am letzten Juniwochenende in der Steiermark, genauer gesagt in Irnding, von wo aus der Berg am imposantesten aussieht. Mit einem Auto

fahren wir zurück nach Niederstuttern, einem kleinen Weiler an der Ennstal Bundesstraße und dem Ausgangsort unserer Tour. An ein paar Häusern bzw. Scheunen vorbei geht's erst mal einige Meter auf der schmalen Straße leicht bergauf. Nach einem kleinen Wildbach zweigt der Steig in den Wald in Richtung Grimminghütte ab. Im Schatten des Waldes ist es angenehm kühl und wir erreichen nach etwa einer ¾ Stunde die etwas abseits der Aufstiegsroute liegende Hütte. Dort tanken wir noch mal ordentlich an Flüssigkeit, die wir bei 28 Grad im Schatten gut gebrauchen können. Nach einem kurzen Tratsch mit dem Hüttenwirt schwingen wir unsere Rucksäcke wieder auf die Schultern und gehen das flache kurze Stück zurück zum Steig, der uns auf den Grimming führt. Ob es eine gute Idee war den Grimming über den Südostgrat zu erklimmen, wage ich in dem Moment zu bezweifeln, als wir den Schatten spendenden Wald verlassen. Der Weg wird zusehends steiler und bald kommen wir an eine fast senkrechte Eisenleiter. In meinem Kopf treiben sich alle möglichen Gedanken herum, besonders aber

der, dass ich diesen Berg mit 1.700 Höhenmeter bei der Temperatur möglicherweise nicht schaffen werde. Wenige Höhenmeter oberhalb der Leiter kommt noch eine Quelle mit trinkbarem Wasser. Wir nutzen auch diese Gelegenheit zum Nachtanken und machen uns wieder auf den Weg. Es regt sich kein Lüftchen in diesem Kessel und obwohl einige Cirren vorbeiziehen, wird es auch mit zunehmender Höhe nicht kühler. Auf etwa 1.400 m msl kommen wir zu einer Abzweigung. Der rechte, einfachere Weg führt über das Multereck, der linke, für den wir uns entscheiden, zum Südostgrat des Grimming. An dieser Stelle gönnen wir uns eine kurze Trinkpause. Am Hinweisschild und auf den Felsen steht geschrieben: „Grimming SO Grat nur für Geübte“. Wer sich also an ausgesetzten Graten und steil abfallenden Felsflanken nicht sicher fühlt, sollte lieber den einfacheren Weg über das Multereck wählen. Die Strecke über das Multereck ist zwar etwas länger, der zeitliche Aufwand bleibt jedoch derselbe. Knapp die Hälfte des Weges, zumindest auf die Höhenmeter gerechnet, haben wir nun hinter uns und man kann

bald das Gipfelkreuz sehen. Es ist noch verdammt klein und wir erahnen, wie viel uns an schweißtreibender Arbeit noch bevor steht. Plötzlich kommt unterhalb einer Schneegrube eiskalter Bergwind auf. Wir betreten nun allmählich die Schneefelder, die eine Ansammlung von Lawinenresten und eingewehten Schneemassen sind. An einigen Stellen sind es bis zu 4 Meter. Andi meint, wir können uns glücklich schätzen, hier in diesem Kessel noch Schnee anzutreffen, denn wenn hier keiner mehr liegt, ist er doppelt so schwer zu gehen, da man in dem Geröll teilweise mehr nach unten rutscht als man nach oben steigen kann. Es geht sich tatsächlich recht gut in dem oberflächlich aufgeweichten Schnee, sodass wir unsere Steigeisen und Pickel gar nicht benötigen. Im oberen Teil der Schneefelder befinden sich links mehrere schräge Teilstufen, von denen eine den Zustieg zum Südostgrat bildet. Wir steigen also im Zickzack vom flacheren Teil in das immer steiler werdende Schneefeld weiter nach oben und nach kurzer Suche finden wir auch schon die richtige Abzweigung. Eine große Mar-

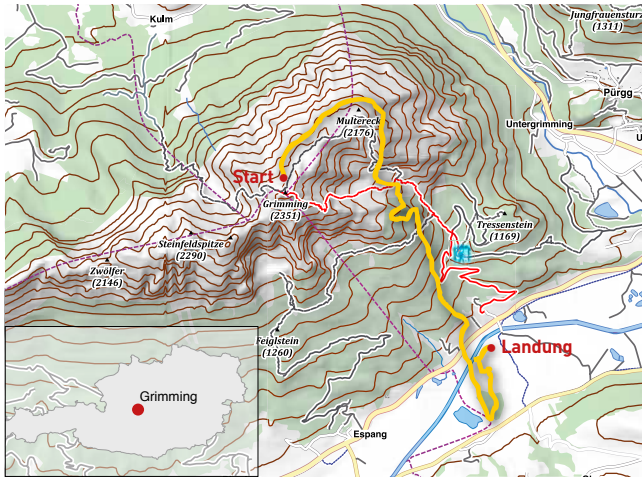


kierung weist hier auf die Teilstufe hin, über die man gehen muss, um den Südostgrat zu erreichen. Wir quälen uns noch über diesen Teil nach oben und erreichen bald den Einstieg in den Südostgrat des Grimming. Bevor wir diesen in Angriff nehmen, machen wir noch mal eine kurze Rast. 1.940 Meter Meereshöhe zeigt das GPS an. Ich fange kurz an zu rechnen und stelle fest, dass wir doch schon knapp 1.300 Höhenmeter hinter uns gelassen haben. Dreieinhalb Stunden waren

wir bis hierher unterwegs. Eigentlich liegen wir trotz langsamer Gangart nicht schlecht in der Zeit. Nach 10 Minuten Erholungspause schultern wir noch ein letztes Mal unsere schweren Rucksäcke und machen uns erneut auf den Weg, der zwar etwas schwieriger aber auch deutlich abwechslungsreicher wird als der bisherige. Ein großer Kletterer muss man in diesem Teil des Aufstiegs nicht sein, es müssen jedoch einige wenige Stellen mit Schwierigkeitsgrad 2 überwunden werden, was in Anbetracht der schweren Rucksäcke etwas schwieriger als 2 erscheinen mag. Trittsicherheit und Schwindelfreiheit sind in jedem Fall gefordert. Nicht nach einer halben Stunde, wie es mein ParaAlpin Kamerad vorher prophezeite, sondern nach weiteren eineinhalb Stunden erreichen wir den Gipfel des 2.351 Meter hohen Grimming. Wir werfen unsere Rucksäcke auf den Boden und beglückwünschen uns zum Gipfelsieg. Die Biwakschachtel, in der wir die kommende Nacht verbringen wollen, liegt ca. 80 Höhenmeter in nordwestlicher Richtung unterhalb des Gipfels. Nach einer ausgiebigen Gipfel-



Nach dem Gipfelsieg, einem ordentlichen Start und einem schönen Abgleiter warten ausreichend große Wiesenflächen im Ennstal auf eine gefahrlose Landung.



rast schauen wir sie uns aus der Nähe an. Leider müssen wir feststellen, dass es keine Pritschen gibt. An einem Seil hängen vier gut benutzte Schlafsäcke und vier dünne Unterlagen liegen hinter der Tür. In den Zellen der am Boden liegenden Gummimatten steht das Wasser, sehr einladend ist das Ganze nicht. Allein die Vorstellung auf dem Boden schlafen zu müssen, bereitet mir schon Kreuzschmerzen, aber überleben werde ich es sicherlich. Wir begeben uns auf eine kleine An-

höhe, trinken mit Genuss alkoholfreien Gerstensaft und reden über Gott und die Welt. So gegen 19 Uhr sagt Andi unvermittelt: „Der Wind passt ideal, was hältst du davon wenn wir heute noch runterfliegen, dann können wir uns das EM Spiel Deutschland gegen Italien anschauen“. Wenn wir allerdings gewusst hätten, wie schlecht Deutschland spielt, wären wir wahrscheinlich oben geblieben. Ich brauche nicht lange überlegen, mittlerweile ist es schon nach 19 Uhr und es ist et-

was Eile geboten. Wir müssen alles zusammenpacken und einen geeigneten Startplatz suchen. Wir gehen den Weg wieder ein Stück Richtung Gipfel und weiter in Richtung Multereck und werden da auch bald fündig. Die Grasfläche ist zwar klein, reicht aber aus, zwei Schirme hintereinander auszulegen. Wir wollen in der Luft einigermaßen beieinander bleiben um, mit unseren Action Kameras Material für einen Videoclip zu drehen und auch ein paar Bilder zu machen. Die ganze Startvorbereitung mit Helmkamera, Fotoapparat, Rucksack usw. beschäftigt mich so, dass ich völlig vergesse, einige Bilder vom Startplatz zu machen. Während unserer etwas zeitraubenden Startvorbereitung verschwindet die Sonne zeitweise hinter den Wolken und der Wind droht fast einzuschlafen. Eine Brise wäre bei dem kurzen Startplatz nicht schlecht. Wir warten einen leichten Windhauch ab und nutzen die nächste Gelegenheit zum Start. Da der Akku von Andis Go-Pro den Geist aufgegeben hat, übernehme ich das Filmen und Fotografieren. Die Luft ist wie erwartet völlig ruhig. Wir fliegen um den Berg herum in die schroffe Südseite und es ist traumhaft



schön den Grat noch mal zu begutachten, über den wir vor einigen Stunden aufgestiegen sind. Der Yukon mit 22 m², den mir Andi untergejubelt hat, ist mit meinem Startgewicht von 105 kg recht dynamisch und ich muss aufpassen, dass ich mich beim Fotografieren nicht zu sehr zur Seite lehne, denn die Reaktion auf die Gewichtsverlagerung kommt prompt. Allmählich gleiten wir in Richtung Talmitte, wo wir neben der Enns unseren traumhaften ParaAlpintag mit einer sanften Landung beenden.
Der Videoclip zur Tour: www.youtube.com/watch?v=V7knkzeOEZs

Infobox

Lage	AT, Steiermark, Dachsteingebirge
Ausgangspunkt	Niederstuttern 649 m msl
Stützpunkt	Grimminghütte 970 m msl (etwas abseits der Route)
Höhenmeter	1.700 HM
Tourencharakter	Lange, anstrengende aber sehr schöne Tour
Gehzeit	5 – 6 Stunden
Gefahren	Trittsicherheit und Schwindelfreiheit erforderlich

! Piloten/Alpinisten Anforderung

Die größte Herausforderung an diesem Berg ist neben der Kletterei im 2. Schwierigkeitsgrad sicherlich der Höhenunterschied von 1.700 HM. Falls man auf eine Übernachtung in der Biwakschachtel verzichten möchte, muss die Ausdauer ausreichen, um diesen Höhenunterschied bergauf und wenn man nicht fliegen kann, auch wieder herunter zu schaffen. Wer nicht klettern will, sollte den Weg übers Multereck wählen. Das weitläufige nach NW ausgerichtete Startgelände ist von idealer Neigung. Die Grasflächen sind in weiten Teilen mit Steinen durchsetzt. Es gibt jedoch mehrere kleine Plätze, wo keine oder nur wenige Steine das Bodenhandling stören. Eine leichte Schneeeauflage erleichtert die Situation beträchtlich. Beim Flug um den Berg ins Ennstal gilt es auf die Leesituation auf der Südseite des Grimmings zu achten. Der Talwind im Ennstal ist überschaubar, die Landemöglichkeiten ausreichend groß. Einen offiziellen Landeplatz gibt es im Gleitwinkelbereich nicht. Verschiedene Anbieter von Walk & Fly auf www.dhv.de unter Travel und Training.



FLUGSAFARI NAMIBIA

das größte Gleitschirmabenteuer der Gegenwart!
Auch für Begleitpersonen ein Traumurlaub.
November - März



Sky Club Austria
Paragliding School & Adventures Namibia
www.skyclub-austria.at
office@skyclub-austria.at
Tel 0043/3685/22 333

La Ruta del Vuelo - Fliegen in NW-Argentinien

Argentinien – assoziiert man mit schönen Señoritas, stolzen Gauchos, unendlich weiter Pampa, dem Tango und der schillernden Hauptstadt Buenos Aires – für uns Gleitschirm- und Drachenflieger bietet dieses Land noch viel mehr.

TEXT UND FOTOS JOSEF ERNST

In einem fernen Land – in einer anderen Welt. Mit einem „Hola cómo andas?“ (Hallo, wie gehts?) nimmt mich Ramiro mit einem Glas „Cerveza fresca“ (kaltes Bier) in Empfang, während ich mit meinem zusammengerafften Schirm vom heißen und staubigen Landeplatz in den Schatten des mächtigen Algarrobo-Baumes stolpere. Nach drei Stunden Flugdauer habe ich mir das „Cerveza“ auch redlich verdient. Obwohl ich erst den dritten Tag hier bin, verschwimmt für mich Zeit und Raum. Der Stress und die

Hektik von zuhause sind abgefallen. Andere Piloten sitzen seit geraumer Zeit im Schatten beziehungsweise nun in der Dämmerung. Wir genießen gemeinsam den warmen Wind, der immer noch über den Landeplatz streicht und zusammen mit dem teils ohrenbetäubenden Zirpen der „Jojos“ (Zikaden) die hier angenehmste Tageszeit ankündigt. Schnell entwickelt sich ein Gespräch und ehe man sich versieht, ist man zu einer „Parillada“ (argentinische Grillspezialität) mit viel „Fernet con Cola y Hielo“ (Fernet Branca mit Coca-

Cola und Eis) eingeladen und der Abend, oder besser gesagt die Nacht, ist gerettet. Aber Achtung für ambitionierte Piloten: Die Festivitäten enden meist erst am frühen Morgen.

Wie alles begann

Der Wunsch, Argentinien fliegerisch zu erkunden, entstand kurioser Weise nach einem Flug in Iquique in Chile. Ein Pilotentipp, mit Verweis auf ostseitig der Anden in Argentinien liegende Fluggebiete, hatte in mir den

Blick auf die „Sierra Famatina“

Andenkondor



Kaktusblüte



Nationalpark Talampaya



Cuesta de Miranda



Wunsch geweckt, dieses Land, seine Menschen, die Kultur und nicht zu vergessen die fliegerischen Möglichkeiten auszuloten. Inzwischen, sechs Jahre später und mit einigen Monaten Aufenthalt in zehn verschiedenen argentinischen Fluggebieten, kann ich auf viele begeisternde Erlebnisse zurückblicken. Die erste Reise über Chile und von dort mit dem Bus über die Anden zu Fluggebieten in Mendoza, Córdoba und La Rioja entfachte das Interesse noch mehr. So dass für mich schon auf der Rückreise feststand: Ich komme wieder!

Wie ging es weiter

Auch die zweite Reise war nicht mit einem festen Stützpunkt geplant. Auf den gesammelten Erfahrungen aufbauend, mit einem Zeithorizont von 6 Wochen, wollte ich die Fluggebiete von Mendoza aus nach Norden bis Tucumán wie Perlen auf einer Schnur aneinander reihen. Die Anreise über Buenos Aires sollte zusätzlichen Zeitvorteil bringen.

Mendoza/Cerro Arco

Aber wie so oft in Lateinamerika: „Todo es cambio“ (alles ändert sich). Obwohl nur knapp zwei Jahre seit der ersten Reise vergangen waren, hatte sich viel verändert. Unser tolles Quartier in Mendoza gab es nicht mehr, dafür hatten wir ein lauterer nahe einer Ausfallstraße. Dem nicht genug, lösten die vorbeifahrenden, schweren LKWs am frühen Morgen regelmäßig die Alarmanlagen

der am Straßenrand geparkten Autos aus, was außer uns in Argentinien niemanden störte. Auch die netten Fahrer der Allradfahrzeuge, die den Transport vom Lande- zum Startplatz bewerkstelligten, waren inzwischen Andere. Und nicht zuletzt: Wo war die tolle Abendthermik geblieben, die uns beim letzten Mal Flüge mit weit über zwei Stunden Flugdauer bescherte? Dafür hektische Tandempiloten, schnell wechselnde und meist sehr ruppige, thermische Bedingungen. Das hatten wir uns anders vorgestellt!

Carpintería – Merlo/Mirador de los Cóndores

Deshalb ging es schon nach wenigen Tagen mit dem Nachtbus weiter über San Luis nach Carpintería/Merlo, das südwestlich der ehemaligen Hauptstadt Córdoba am Fuße der Sierra de Córdoba liegt. Der Nord-Süd ausgerichtete Höhenzug verläuft mit kleinen Unterbrechungen über mehrere 100 km, teilweise mit einer Höhendifferenz von mehr als 1.200 m. Fliegerherz was willst du mehr? Wie immer gestaltete sich der Anfang etwas schwierig, bis wir mit Gabi und Luis zwei nette argentinische Fliegerfreunde gefunden hatten. Bei ihnen fanden wir ein schönes Quartier, wurden lecker bekocht, Luis übernahm den Transport zum Startplatz und führte uns in das Fluggebiet ein. Die folgende Woche brachte uns täglich fantastische Flüge entlang der Kette mit weit über 1.500 m Startüberhöhung und wenn wir schließlich zum Landeplatz flogen, dann nur

weil uns entweder eine drohende Überentwicklung dazu zwang oder wir einfach körperlich oder mental von der starken und absolut exzellenten Thermik ausgepowert waren. Ein fantastischer Flugspot mit schöner Startwiese und enormen Streckenflugmöglichkeiten mit realisierten Strecken bis 218 km.

La Cumbre/Cuchi Corral

Über Córdoba ging unsere Fahrt weiter nach La Cumbre zum Flugspot Cuchi Corral, eines der ältesten und bekanntesten Fluggebiete Argentiniens, wohl auch durch die Ausrichtung von internationalen Wettkämpfen. Der Startplatz, gut mit dem Taxi von La Cumbre zu erreichen, bietet relaxte Flüge zum Eingewöhnen an. Nach der Landung direkt neben dem Rio Pinto hat man die Qual der Wahl: Zuerst ein kühles Bier in der urigen Kneipe direkt am Fluss oder doch erst eine erfrischende Abkühlung im Wasser. La Cumbre selbst und die nahe Umgebung bieten Freizeitgestaltung vom Biken übers Wandern bis zum Reiten.

La Rioja/El Morro

Nach einer weiteren Halbtagesfahrt mit dem Bus erreicht man einen der Hauptspots im Nordwesten, La Rioja. Schon aus der vorgelagerten Ebene kann man die Dimensionen der Vorandenketten Sierra Velasco und Sierra de Mazán ermessen. Der „El Morro“ und die Startplätze „Pampa de la Viuda“, „Villa Mazán“ und „Famatina“ gehören

mit zu den trockensten und heißesten Flugspots im Nordwesten von Argentinien. Sie bieten das ganze Jahr über gute Flugbedingungen, besonders von Oktober bis Februar. Bei all meinen Reisen war La Rioja ein Muss. An guten Tagen, bei klarer Luft und mit weit mehr als 1.500 m Startüberhöhung, sieht man die schneebedeckten Anden-6.000er der Sierra de Famatina im Westen. Mit diesem Gebiet sind für mich viele meiner schönsten und abenteuerlichsten Flugereinerungen verbunden. Während ich diese Zeilen schreibe, ziehen die Bilder meines letzten Fluges wie ein Film durch meinen Kopf: Nach Problemen mit dem Auto kommen wir reichlich spät auf den Startplatz. Es ist gewittrig und ob bei diesen dunklen Wolken und der dadurch verursachten Abschattung noch ein Flug möglich ist, scheint mehr als fraglich. Aber für ein paar tolle Bilder bei diesen Lichtverhältnissen sollte es allemal reichen. Die Zeit vergeht und das drohende Gewitter ist nach Norden abgedriftet. Mit dem Hauch eines Gegenwindes komme ich doch noch in die Luft. Absolute Stille. Mit großer Mühe kann ich mich mit etwas Aufwind an der Kette entlang hangeln – plötzlich ein pfeifendes Fluggeräusch. Ist Christian oder Alejandro doch noch gestartet? Ich schaue mich um und sehe ihn: Knapp fünf Meter rechts unter mir, mit großen weißen Flecken auf dem Rücken, den Kopf abschätzend und beobachtend leicht nach links oben gedreht. Spannweite 2,5 bis 3 Meter – ein Kondor, der Altvogel. Ich schaue wieder nach vorne und plötzlich links

über mir in fast gleichem Abstand der Jungvogel. Ganz in braun mit schwärzlich, braunem Hals und etwas kleinerer Spannweite. Ist das jetzt Begleitschutz oder haben die Zwei nur auf einen Dummy gewartet? In der Schlucht, die aufs Plateau zieht und in der es sonst bei Thermik hämmert, drehen wir zusammen drei Kreise. Total ruhig aber extrem nah am Gelände. Dann müssen wir, mein neuer Summit und ich, uns geschlagen geben. Ja, die absoluten Profis feilen nicht am Computer am Profil des Flügels, sondern sie fliegen einfach und das jeden Tag.

Famatina/Cuesta Vieja

Als Kurztrip gut von La Rioja aus erreichbar, wird dieses Fluggebiet auch von den argentinischen Drachenfliegern sehr geschätzt. Es ist für mich das landschaftlich beeindruckendste Fluggebiet in Argentinien, vor allem der Gegensätze wegen. Der Ausflug nach Famatina lässt sich hervorragend mit einigen touristischen Highlights der Region verbinden. So kann man auf der Hinfahrt die Ruinen von Hualco oder die Bodega in Chañar-muyo und etwas nördlich von Famatina bei den Mineros das archaische Goldwaschen besichtigen. Auf dem Rückweg wären als Ziele, wenn es als Rundtour geplant wird, die Cuesta de Miranda, der Nationalpark Talampaya, der Park Ischigualasto, das Valle de La Luna oder der Park El Chiflón zu empfehlen, bevor man zur Fiesta de la Tradición, Doma y Folclore (Volksfest mit Reitwettbewerb), nach La Rioja zurückkehrt.

Catamarca/El Portezuelo

Ein weiteres, wenn auch wegen der üblicherweise starken Bedingungen meist von Drachenfliegern frequentiertes Fluggebiet, wäre das nordöstlich von La Rioja gelegene Catamarca. Die Lage des Startplatzes „El Portezuelo“ (die Himmelspforte) ist einmalig. An der Kante eines mit Pampagras bewachsenen Hochplateaus gelegen, bricht er unvermittelt in einen steilen Abhang ab. Die Hochfläche ist sehr einsam, abgesehen von einer sich noch im Bau befindlichen Hotelanlage, direkt neben dem Startplatz.

Tucumán/Loma Bola

230 km nördlich von Catamarca erwartet uns das nächste gut frequentierte Fluggebiet: Loma Bola. In Yerba Buena bei Tucumán bezogen wir ein schönes Quartier bei Martina und Fernando im Hostel Casa Calchaqui. Hier ist es deutlich schwüler als in den weiter südlich liegenden Fluggebieten, was aufgrund der üppigeren Vegetation und der deutlich grüneren Landschaft zu erwarten war. Am Startplatz angekommen, beeindruckt zuerst einmal die relativ weite Strecke zum Landeplatz, welche durch die urwäldähnlichen, stark bewaldeten Hänge keine Außenlandung zulässt. Mit modernen Schirmen oder dem Drachen sollte das Erreichen des Landeplatzes jedoch kein Problem sein. Bei guter Thermik und passenden Bedingungen ist auch ein Einlanden am Startplatz gut möglich.



Infobox

Vorbereitung

Spanischkenntnisse sind in NW-Argentinien von großem Vorteil. Sich mit Englisch durchzuschlagen, gelingt häufig nur in touristisch stärker frequentierten Gebieten. Für Telefonate von Deutschland nach Argentinien benötigt man zusätzlich nach der Ländervorwahl die Ziffer 9. Die Ziffern (15) in Klammern müssen dann weggelassen werden.

An- und Weiterreise:

Am besten über Buenos Aires. Flüge von Deutschland zwischen 700 und 1.100 €. Vom internationalen Flughafen Ezeiza zum nationalen Flughafen Aeroparque oder zum Busterminal Retiro kommt man kostengünstig mit der Transportgesellschaft Manuel Tienda León. Die Tickets dafür erhält man im Verkaufsbüro im Flughafengebäude. Tickets bzw. „Boletos“ für die Weiterfahrt mit dem Nachtbus in den Westen z.B. nach La Rioja kann man im Internet über www.omnilineas.com.ar kaufen oder etwas günstiger direkt im Busterminal. Preise je nach Kategorie 75 bis 100 € für ca. 1.200 km und 14 bis 16 Std. Fahrzeit. Empfehlenswerte Busgesellschaft General Urquiza – Sierras de Cordoba, Kategorie Cama Suite (komfortabel und schnell).

Klima

Je weiter man nach Westen vordringt, desto wüstenartiger (trocken-heiß) wird das Klima und Tagestemperaturen jenseits von 40° C sind keine Seltenheit. Weiter im Norden, Richtung Tucumán und Salta wird es wieder grüner und die Luftfeuchtigkeit steigt deutlich an.

Karten

Für ganz Argentinien: Travelmag Reisekarten Chile/Argentinien/Paraguay/Uruguay, Neuauflage 2012, ISBN 978-3-89944-014-0. Für den Norden Argentiniens: Nelles Map Argentina North/Uruguay, 1:2.500.000, Neuauflage 2012, ISBN 978-3-86574-201-8.

Reiseführer

Argentinien von Jürgen Vogt, Reise Know-How Verlag, Taschenbuch, Ausgabe 2012, ISBN 978-3-8317-2112-2.

Anforderungen an den Piloten

Es empfiehlt sich die ersten Flüge geruhsam angehen zu lassen. Dafür bietet sich in der Regel in fast allen Gebieten ein schöner Abendflug an. Will man die Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestreiten (Mietautos sind relativ teuer) sollte die Ausrüstung gewichtsoptimiert sein. Außerdem empfiehlt es sich auf Grund der überwiegend starken und thermischen Bedingungen eine kleine Schirmgröße zu wählen, welche gewichtsmäßig nahe am oberen Limit belastet wird. Selbstständiges Fliegen, realistische Selbsteinschätzung, Beurteilung der Flugbedingungen und Beherrschung des eigenen Fluggerätes sind Grundbedingung für eine Fliegerreise nach Argentinien. Ansonsten ist Argentinien auch für Normalpiloten ein sehr empfehlenswertes Flug- und Reiseziel, allerdings mit großem Suchtpotential aufgrund der tollen Bedingungen und der gastfreundlichen Menschen.

Fluggebiete, Start- und Landeplätze:

1. Mendoza – Cerro Arco 1.640 Meter (640 Hm)

Ausgangsort Mendoza 772 m. Drachen und Gleitschirm. Realisierte Strecken bis 155 km. **Startplatz** Cerro Arco, mittel. Startrichtung N, NO, SO, S, SW, W. Lage S -32° 50' 22.80", W -68° 55' 59.90". Tagsüber oft extreme Thermik, viele Tandempiloten, nicht bei Zonda (Föhn) fliegen. **Landeplatz** 1.000 m, Lage S -32° 51' 44.50", W -68° 55' 20.00". Funkfrequenz 143.890. **Kontakt:** www.fly-center.com, Fly-Center, Germán Ortiz Maldonado, Mobil +54 (0)261-(15)5946894 oder +54 (0)261-(15)4548650, E-Mail info@fly-center.com.

2. Carpintería/Merlo – Mirador de los Cóndores 2.096 Meter (1.262 Hm)

Ausgangsort Carpintería 805 m. Drachen und Gleitschirm. **Startplatz** Mirador de los Cóndores, einfach. Startrichtung W bis NW. Lage S -32° 24' 19.00", W -64° 56' 01.00". Startplatz bei Südwind im Lee. Nicht zu spät starten, da am Nachmittag der oft vorherrschende NO-Wind Rückenwind am Startplatz verursacht. **Gleitschirmlandeplatz** 1.047 m, einfach. Lage S -32° 24' 42.50", W -64° 58' 34.20". **Landeplatz** Drachen u. Gleitschirm 834 m, einfach. Lage S -32° 24' 35.00", W -65° 00' 19.50". Funkfrequenz 143.890, Frequenz Aeropuerto Internacional de Conlara 143.825. **Kontakt:** www.avlh.com.ar, Vuelo Libre Hostel, Av. Los Mandarinos 252, 5883 Carpintería – San Luis, Gabriella und Luis Saez de Lubiano, Tel. +54 (0)2656-479119, Mobil +54 (0)2656-(15)657257.

3. La Cumbre (Córdoba) – Cuchi Corral 1.090 Meter (350 Hm)

Ausgangsort La Cumbre 1.142 m. Drachen und Gleitschirm. **Startplatz** Cuchi Corral, einfach. Startrichtung W und NW. Lage S -30° 58' 01.20", W -64° 35' 14.20". **Landeplatz** Rio Pinto 740 m, einfach. Lage S -30° 57' 49.40", W -64° 35' 54.00". Funkfrequenz 143.850. **Kontakt:** www.parapentelacumbre.com.ar, Piloto Instructor, Toti López, E-Mail toti-lopez@hotmail.com, Tel. +54 (0)3548-494017, Mobil +54 (0)3548-(15)636592.

4. La Rioja – Cerro de la Cruz, El Morro 1.250 Meter (560 Hm)

Ausgangsort La Rioja 650 m. Drachen und Gleitschirm. Der **Startplatz** El Morro befindet sich am Rande eines großen Zwischenplateaus. Je nach Tageszeit ist der Start als mittel bis schwierig einzustufen, da er nicht immer optimal angeströmt ist. Gestartet wird in Richtung einer Seitenschlucht, welche zum Gipfel des Cerro de la Cruz hochzieht. Da diese Schlucht auch der Thermik den Weg nach oben weist, gilt es durch Beobachtung der Windspione den richtigen Startzeitpunkt abzuschätzen. Startrichtung SO. Lage S -29° 25' 17.50", W -66° 56' 05.70". **Landeplatz** La Rioja 690 m, einfach. Lage S -29° 24' 58.50", W -66° 54' 50.30". Funkfrequenz 143.200. Transport von La Rioja zum Startplatz mit Hugo Avila oder Alejandro Anrique.

La Rioja – Cuesta/La Pampa de la Viuda 2.045 Meter (660 Hm)

Startplatz Straße, von La Rioja mit dem Auto in 1 1/2 Stunden zu erreichen, befindet sich am Straßenrand kurz vor dem Durchstich der Straße ins Hochtal der Pampa de la Viuda. Drachen und Gleitschirm. Startrichtung

O bis NO, mittel. Lage S -29° 25' 17.50", W -66° 56' 05.70".

Landeplatz Straßenkreuzung nach Aimogasta 1.384 m, nur mit Thermikunterstützung zu erreichen. Lage S -29° 17' 1.00", W -67° 7' 8.00". Ansonsten Außenlandeplätze entlang der Straße im Talgrund. Einen weiteren, und einfacheren Startplatz erreicht man, wenn man vom Ende der Straße auf der Hochebene zu Fuß auf altem Weg etwa 500 – 600 Hm ansteigt. Gelandet wird dann in der Hochebene oder mit Thermikunterstützung wieder in der Nähe der Straßenkreuzung.

La Rioja – Famatina/Cuesta Vieja 1.651 Meter (573 Hm)

Ausgangsort Famatina 1.566 m. Drachen und Gleitschirm. Den einfachen Startplatz erreicht man von Famatina mit dem Auto in einer 1/2 Stunde. Startrichtung SO. Lage S -28° 54' 10.00", W -67° 29' 47.40". Ab dem späten Vormittag meist sehr starker Wind, deshalb ist ein Abendflug die bessere Alternative. Der offizielle Landeplatz liegt unterhalb des Startplatzes in der Ebene an der Straße zwischen Pitul und Chilecito auf 1.078 m ca. 20 Straßenkilometer nordöstlich von Famatina. Lage S -28° 54' 51.00", W -67° 28' 25.00". Es gibt viele Außenlandeplätze im Tal. Bei Überhöhung gibt es auch Landemöglichkeiten auf der Westseite der Bergkette oder in der Nähe von Famatina. Hat man für die Fliegerreise nach Argentinien nur 14 Tage bis 3 Wochen Zeit, empfiehlt es sich, in La Rioja Station zu machen. Mit Tagesausflügen und mehrtägigen Trips kann man von dort aus die Region fliegerisch und touristisch gut erkunden. In den Cabañas von Hugo Avila findet man ein günstiges Quartier und hat mit einem kleinen „Pileta“ (Freibad) direkt vor der Zimmertür die notwendige Abkühlung für die Siestazeit am Nachmittag. Hugo Avila ist Drachen- und Gleitschirmpilot, betreibt in La Rioja eine Flugschule, bietet Tandemflüge und Exkursionen an und organisiert die Auffahrt zum Startplatz. Als einer der Flugpioniere in Argentinien kennt er die Gegend und die Bedingungen wie seine Westentasche. Zudem spricht er gut deutsch.

Kontakt: www.vuelosaguilablanca.com.ar, Flugschule, Transport und Betreuung, Instructor, Hugo Avila (El Rubio), Tel. +54 (0)380-4451635, Mobil +54 (0)380-(15)4612327, Mobil Hugo Avila +54 (0)380-(15)4686949 (spricht deutsch), E-Mail rubioavila@hotmail.com. Alejandro Anrique (Negro Ali), sehr guter Pilot und Tandempilot, Tel. +54 (0)380-464722, Mobil +54 (0)380-(15)387321, E-Mail vuelolibrelar@yahoo.com.ar vuelolibrelar@cuidad.com.ar.

5. Catamarca – Cuesta de El Portezuelo 1.744 Meter (1.109 Hm)

Ausgangsort San Fernando del Valle de Catamarca 525 m. Drachen und Gleitschirm. **Startplatz** Cuesta de El Portezuelo, einfach. Startrichtung NW bis N. Lage S -28° 29' 24.93", W -65° 36' 73.44". **Landeplatz Gleitschirm** 635 m, einfach. Abgeerntete Felder oder Wiesen bei der Ortschaft El Portezuelo. Lage S -28° 28' 3.00", W -65° 38' 8.00". **Landeplatz Drachen** 512 m, groß und einfach. Abgeerntete Felder oder Wiesen an der Umgehungsstraße von Catamarca, Ruta Nacional Nr. 38 bei der Ortschaft San Isidro. Lage S -28° 28' 40.00", W -65° 43' 18.00". **Kontakt:** Hugo M. Rodríguez (El Guapo) Drachenflieger aus Catamarca, E-Mail hugoelguapo@arnet.com.ar.

6. Tucumán/Yerba Buena – Loma Bola 1.361 Meter (820 bzw. 792 Hm)

Ausgangsort Tucumán/Yerba Buena 650 m. Für Gleitschirm und Drachen. Auffahrt ca. 7 km auf Asphaltstraße. **Startplatz** Loma Bola, einfach. Startrichtung O und NO. Für Drachen auch SO. Am Gleitschirmstartplatz ist bei SO- oder S-Einschlag mit Leeturbulenzen zu rechnen. Toplanden möglich. Lage S -26° 49' 21.50", W -65° 22' 07.60". **Landeplatz 1** auf 541 m, einfache, lange Landewiese südlich eines exklusiven Wohngebietes mit Golfplatz. Auch für Drachen geeignet. Bei starkem Wind und ohne Startüberhöhung Entfernung (ca. 4,5 km) beachten. Lage S -26° 49' 36.00", W -65° 19' 19.00". **Landeplatz 2** auf 569 m, einfach, lange Wiese, etwas nördlich des letzten Straßenkreisverkehrs bei der Auffahrt. Auch für Drachen geeignet. Für Gleitschirme ohne Thermikunterstützung oder Startüberhöhung nicht zu erreichen (Entfernung ca. 5,6 km). Lage S -26° 48' 19.00", W -65° 18' 55.00". **Kontakt:** www.casacalchaqui.com/de, Hostel Casa, Lola Mora 92 Este, 4107 Tucumán – Yerba Buena, Martina und Fernando, Tel. +54 (0)381-4256974, Mobil +54 (0)381-(15)6420011. www.lomabola.com, Mauricio Miguel, E-Mail mauriciomiguel@lomabola.com.ar, Eduardo Dehezá, E-Mail eduardodeheza@hotmail.com. ☞

Anzeigen

Flugsportbekleidung

FLIGHT-TOOLS

- Overall
- Handschuhe
- Helme
- Zubehör
- und vieles mehr

Besuchen Sie uns **24 h** im Internet
www.flight-tools.com

Fliegen ist geil!

Gleitschirm Schulung seit 1987 Berg - Winde Tandem - Reisen	Motorschirm Schulung seit 1994 Rucksackmotor Trike solo und Tandem
---	--

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

CHARLY FLYER FRESH BREEZE NIRVANA

Harzer Gleitschirmschule Knut Jäger • Bähringer Straße 31 • 38640 Goslar

Steilspirale – you've got the blues?

Eine Zusammenfassung über Flugtechnik, Gefahren und Sicherheitsvorkehrungen .

TEXT DHV-SICHERHEITSREFERENT KARL SLEZAK

FOTO GUDRUN ÖCHSL

(performed as 12-bar Blues)

E - Ich lass alle Hoffnung fahren
 A - wie vor Dantes Höllentor
 E - und ich zieh an meiner Bremse
 A - wie der Trainer es beschwor
 H7 - plötzlich bleibt mir schier die Luft weg
 A - und es dröhnt in meinem (E) Ohr

E - So muss sich der Schumi fühlen
 A - wenn er in die Kurve prescht
 E - oder oana von die Amis
 A - bei am Mondraketest
 H7 - es presst mich ins Gurtzeug eini
 A - dass die Hämorrhide (E) ächzt

E - Und der See kommt rasend näher
 A - Ich kann schon die Fische hör'n
 E - Oder war's das Horn vom Dampfer
 A - Auf sei'm Nachmittagsrundtörn
 H7 - Wie auch immer mir ist übel
 A - Und ich bin zu jung zum (E) sterb'n

Drei von acht Strophen eines Stegreif-Blues zum Thema Steilspirale aus einem Sicherheitstraining

Ja, der Blues: Besonders eindrückliche Erlebnisse und Erfahrungen inspirieren Talentierte zu erstaunlichen Stegreif-Blues-Texten. Und die im oben aufgeführten Spontan-Blues (nach dem Flugtag am Lagerfeuer) nacherlebte erste Steilspirale eines Sicherheitstrainings-Teilnehmers muss bei ihm einen tiefen Eindruck hinterlassen haben. Die Angst, die hohen Fliehkräfte, der rasant näher kommende Boden, das Ausgeliefertsein, die gefühlte vermeintliche Lebensgefahr, alles drin. Kein anderes Flugmanöver mit dem Gleitschirm (Acro und Freestyle ausgenommen), lässt die Luftkräfte so unmittelbar spürbar werden. Spiralen ist meist unnötig, immer anspruchsvoll, gelegentlich unberechenbar, körperlich belastend und saugefährlich. Aber auch faszinierend, dynamisch, intensiv, geil und lehrreich.

Und deshalb wird, Vorsicht hin, Vernunft her, das Flugmanöver Steilspirale wohl immer eine große Anziehungskraft auf Gleitschirmpiloten haben.

Begriffsbestimmung und etwas Theorie: Steilspirale – Sturzspirale (Spiralsturz)

Von der moderaten Steilspirale....

Landläufig wird meist alles, was im steilen Kreisflug Richtung Boden führt, als Steilspirale bezeichnet. Das ist jedoch nicht korrekt. Bei einer kontrolliert geflogenen, moderaten Steilspirale befindet sich der Schirm in einem vom Piloten gesteuerten steilen Kurvenflug. Die Kappe ist bei hoher Schräglage der Längsachse, und

moderater Neigung der Querachse seitlich des Piloten.

Dies ist kein stationärer Flugzustand, der Schirm muss aktiv gesteuert werden und reagiert auf gewohnte Steuerimpulse. Ein Lösen der Innenbremse führt zum Verlangsamen des Kurvenfluges, ein Anziehen zum Beschleunigen. Warum? Weil das „negative Wendemoment“ (das Phänomen, das bewirkt, dass ein Gleitschirm überhaupt eine Kurve in Richtung der heruntergezogenen Steuerleine fliegt), eine Verringerung der Rollneigung – und damit eine Ausleitung des Kurvenfluges – bewirkt, wenn der Bremsklappeneffekt (durch Lösen der Bremse) reduziert wird.



FOTO KARL SLEZAK

Testflug: Der DHV-Testpilot bringt den Flügel schnellstmöglich aus dem steilen Kurvenflug in eine Steilspirale.

....über die Sturzspirale....

Zunehmende Beschleunigung durch Weiterziehen der Innenbremse erhöht die Kurvengeschwindigkeit. Die steigenden Fliehkräfte schleudern den Piloten immer weiter nach außen. Die Schirmkappe kann dem Pilotenbefehl „immer schneller zu fliegen“ nur dadurch folgen, indem sie das tut, was sie in einem solchen Fall immer tut: mehr Geschwindigkeit aufnehmen durch Vornicken. In einer Sturzspirale ist die Kappe annähernd waagrecht vor dem Piloten. Der Schirm ist im Sturzflug, „Nose down“, Pilot und Kappe rotieren auf fast gleicher Höhe senkrecht nach unten. Die Kräfte die auf den Piloten wirken sind enorm.

Je ausgeprägter der Spiralsturz, desto höher die Differenz zwischen den Bahngeschwindigkeiten der Kappe (niedriger) und der des Piloten (höher). Letzterer hat, wegen der langen Leinen, eine viel größere Kreisbahn als die Schirmkappe, muss also sehr viel schneller sein. Dadurch zwingt er die Schirmkappe dazu, ebenfalls maximal Gas zu geben. Am Ende ist das Phänomen der Sturzspirale eigentlich nichts anderes als ein außer Kon-



FOTOS KARL SLEZAK



Testflug: Deutlich sichtbar geht der Gleitschirm auf die Nase und nimmt sehr hohe Sinkwerte auf. In diesem Fall zeigt das Gerät nach Freigeben der Innenbremse die Tendenz in die stabile Spirale zu beschleunigen.



Testflug: Nur durch konsequentes Anbremsen des Außenflügels (rechte Steuerleine), gelingt es dem Testpiloten den Schirm aus der stabilen Sturzspirale herauszuholen und über einen steilen Kurvenflug in den Normalflug überzugehen.

trolle geratener, mit hoher Geschwindigkeit rotierender Pilot. Der Flügel, aerodynamisch dazu verdammt, Luft- und Gewichtskräfte auszugleichen, kann gar nicht anders, er muss versuchen mitzuhalten und tut das, bis er dabei aufgehalten wird.

.....in die stabile Spirale

Eine lange Liste tödlicher Unfälle beim Spiralen ist dadurch verursacht worden, dass die Piloten in dieser Situation das Falsche gemacht haben; sie haben, wie bei einer Kurvenausleitung, die Innenbremse frei gegeben. Gewohnt, dass der Schirm mit dieser Maßnahme den Kurvenflug beendet. Reaktion der Geräte: weitere Beschleunigung oder zumindest Beibehaltung der extremen Rotation ohne Aufrichttendenz. Die Piloten hatten vergessen (oder es hat ihnen nie jemand gesagt), dass sich ihr Schirm nun nicht mehr in einem Kurven- sondern in einem Sturzflug befindet. Das „negative Wendemoment“ funktioniert aber nur beim Kurvenflug. Im Sturzflug dreht der Flügel aber nicht mehr deshalb, weil sich die (ungebremste) schnellere Kurvenaußenseite mit höherem Auftrieb um die gebremste Kurveninnenseite mit höherem Widerstand bewegt. Sondern weil der Flügel dem schneller rotierenden Piloten autostabil hinterher eilt. Ein Freigeben der Innenbremse wird die Schirmkappe also dankbar dazu nutzen, mit jetzt noch weniger Widerstand

weiter Gas zu geben. Um aus dieser Situation heil herauszukommen muss die schnelle Kappe durch konsequentes und beidseitiges (oder zumindest an der Außenseite) Anbremsen langsamer werden. Leichter gesagt als getan, wenn der Pilot an der Grenze zur Bewusstlosigkeit rasend schnell in die Tiefe rotiert. Noch erschwert durch die Tatsache, dass ein immenser Druck auf den Steuerleinen lastet. Dieser steigt fast entsprechend der Lastvielfachen. Liegt der Steuerdruck im stationären Geradeausflug bei ca. 2-2,5 kg in der Stellung des geringsten Sinkens, sind bei 5 G um die 10 kg zu ziehen, um die gleiche Bremsstellung zu erreichen. Der Schirm muss mit soviel Kraft angebrems werden, dass die Geschwindigkeit geringer wird. Kann der Pilot dies nicht in kürzester Zeit erreichen, muss die Situation umgehend mit der Auslösung des Rettungsschirms gelöst werden. Und zwar schnell, weil der Boden mit 70 bis 100 km/h auf einen zukommt.

Die Gefahren

Zwei weitverbreitete Missverständnisse sind zunächst auszuräumen. Erstens: Die Steilschirmspirale ist die effektivste Abstieghilfe. In Wirklichkeit ist die Steilschirmspirale als Schnellabstieg in Gefahrensituationen nur bedingt geeignet. Wenn es stark thermisch/turbulent ist, gelingt die Einleitung oft nicht, weil der Schirm keine Schräglage aufnimmt. Meist führen die Einleitversuche dazu,

dass der starke Aufwind, der ja eigentlich schnell verlassen werden soll, „optimal“ zentriert wird. In einer solchen Situation ist starkes Ohrenanlegen und Beschleunigen die viel bessere Alternative, weil man so kontrolliert dem Bereich des Steigens entfliehen kann. Ohrenanlegen, Nachziehen (um die eingeklappte Fläche zu vergrößern), Beschleunigen, auf Turbulenzen durch Variieren des Beschleunigens Reagieren, das muss jeder Gleitschirmflieger können. Spiralen ist ein „nice-to have“, aber keinesfalls ein Muss für Gleitschirmpiloten.

Zweitens: Eine Steilschirmspirale hat ein Sinken von 15-20 m/s. Alles andere sind „enge Thermikkreise“. In Wirklichkeit sollte eine kontrollierte Steilschirmspirale ein Vsink von unter 10 m/s haben. Dann bleiben die Fliehkräfte in erträglichem Rahmen und kritisches Schirmverhalten ist nicht zu erwarten. Eine „Mörderspirale“ mit 15 oder 20 m/s zu fliegen ist keine Kunst. Man muss nur anhaltend genug die Innenbremse ziehen. Den Schirm aber mit Innenbremse, Außenbremse und angepasster Gewichtsverlagerung sauber in einem moderaten Spiralfeld zu halten und pendelfrei wieder auszuleiten, zeigt den wahren Könnler.

G-Force

An erster Stelle sind hier die körperlichen Belastungen durch hohe G-Kräfte zu nennen. 2,5-3 G sind ein Normalwert für moderate Steilschirmspiralen.

Das bedeutet, auch auf den Piloten wirkt ein Mehrfaches der Erdbeschleunigung, er wird mit dem doppelten bis dreifachen Gewicht ins Gurtzeug gepresst. Schon diese G-Lasten können zu körperlichen Beeinträchtigungen führen. In Thomas Grabners G-Force-Trainer (www.gforce-trainer.com) gehen immer wieder mal Piloten im Training schon bei unter 3 G „die Lichter aus“. Blackout, Vorstufe zur Bewusstlosigkeit, verursacht durch eine Mangelversorgung des Gehirns mit Blut. Generell wird die Belastbarkeit für G-Kräfte herabgesetzt durch Dehydrierung, Erkältungskrankheiten, Müdigkeit, Unterzuckerung, Alkoholeinfluss, bestimmte Medikamente. Forschungsergebnisse aus den Niederlanden (nachzulesen: www.dhv.de, unter Sicherheit, Sicherheitsberichte) zeigen, dass jeder dieser

Faktoren dazu führen kann, die Widerstandfähigkeit gegen G-Belastungen massiv herabzusetzen. Blackouts waren bereits bei Werten deutlich unter 3 G zu verzeichnen. Extreme Spiralen generieren Lasten bis deutlich über 5, teilweise über 6 G. Bei einer so hohen Belastung, wenn sie länger als wenige Sekunden andauert, ist Bewusstlosigkeit wahrscheinlich. Die Unfall-opfer von Sturzspiralen waren nach Augenzeugenbeobachtungen meist vollkommen passiv, nachdem der Schirm in die extreme Rotation geraten war. Nicht mehr bei Bewusstsein. Selbst die in dieser Hinsicht gestählten DHV-Testpiloten kommen beim Testen der Spirale in den Musterprüfungen gelegentlich an ihre körperlichen Belastungsgrenzen.

Nicht ausreichender Bodenabstand

Viele der Spiral-Opfer hatten einen letztlich ausschlaggebenden tödlichen Fehler begangen. In einer Höhe, in der die Steilschirmspirale bereits wieder ausgeleitet sein sollte, haben sie das Manöver eingeleitet. 200-300 m über Grund bei den letzten drei vom DHV verzeichneten tödlichen Unfällen. Bereits in einer 10 m/s-Spirale verliert der Schirm pro Umdrehung ca. 40 Höhenmeter. 65 m bei 16 m/s (Vario-Aufzeichnung des Maximalsinkens beim letzten tödlichen Unfall), 80 bei 20 m/s (Vario-Aufzeichnung des Maximalsinkens beim vorletzten tödlichen Unfall). Ausreichender Sicherheitsabstand zum Boden ist das wichtigste Sicherheitsgebot. Es kann immer was dazwischenkommen: höheres Sinken als geplant, kleiner Fehler bei der Ausleitung, der den Schirm noch einmal stärker in die Schräglage bringt, Klapper nach der Ausleitung, weil man durch seine eigenen Spiralturbulenzen fliegt. Da sind die empfohlenen 200 m GND als Mindesthöhe für den vollzogenen Übergang in den Normalflug eh schon knapp.

Aggressives Schirmverhalten

Probleme machen vor allem Schirme mit direktem Handling und für ihre Klasse eher kurzen Steuerwegen. Sie nehmen schnell Schräglage auf und geraten dadurch rascher in den Bereich hoher Sinkgeschwindigkeiten. Wenn bei der Mus-





Grundstellung



Einleitung: Gewichtsverlagerung, Freigeben der Außenbremse, mit der Innenbremse weich aber konsequent in die Steilkurve steuern.



Übergang in die Spiralphase: Zurücknahme der Gewichtsverlagerung und deutliches Betätigen der Außenbremse verhindern, dass die Kappe auf die Nase geht.



Ausleitung: Stärkeres Anbremsen der Kurvenaußenseite, bis die Kappe beginnt sich aufzurichten....



....dann wird der Schirm durch Freigeben der Außenbremse und Gewichtsverlagerung im Kreisflug gehalten und die restliche Energie abgebaut.

terprüfung ein B beim „Verhalten in steilen Kurven“ erteilt worden ist, lag die Sinkgeschwindigkeit nach der 2. Umdrehung bei mehr als 14 m/s. Als Pilot hat man sich dann auf einen in der Steilspiralphase sehr dynamischen Schirm einzustellen. Besonders der Übergang aus der Einleitphase in die Spiralphase geht manchmal buchstäblich atemberaubend schnell. Geräte, die bei diesem Manöver Sinkgeschwindigkeiten von unter 10 m/s aufweisen, beschleunigen moderater in die Spirale. Sie lassen dem Piloten mehr Zeit das Flugmanöver zu kontrollieren. Das Spiralverhalten, auch bei Gleitschirmen der Klassen A und B, ist insgesamt sehr unterschiedlich. Viele verhalten sich auch in Spiralen mit sehr hohen Sinkwerten von 18 oder 20 m/s vorbildlich, indem sie nach Freigeben der Innenbremse sofort verlangsamen und selbstständig ausleiten. Andere zeigen bereits bei geringfügig über 14 m/s ein sehr anspruchsvolles Verhalten. Stabiles Weiterdrehen oder sogar Beschleunigen bis zum Eingriff des Piloten über die Bremsen. Ein neues Testverfahren für Spiralen in den Lufttüchtigkeitsforderungen soll künftig die Spreu besser vom Weizen trennen als bisher.

Falsche Gurtzeugeinstellung

Viele Piloten fühlen sich (zu Recht) wohler, wenn der Brustgurt eher eng eingestellt ist. Das macht die Turbulenzen weniger stark spürbar und ergibt insgesamt ein ruhigeres Fluggefühl. Beim Spiralen kann ein (sehr) eng eingestellter Brustgurt aber gefährlich sein. In der Steilspiralphase drücken die Fliehkräfte den Piloten im Normalfall nach Au-

ßen. Alleine diese automatische Zurücknahme der Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite reicht oft schon, um die Aufnahme sehr hoher Sinkgeschwindigkeiten zu vermeiden. Ein sehr eng eingestellter Brustgurt verhindert aber diesen Vorgang. Der Pilot bleibt durch die enge Brustgurteinstellung zur Kurvenseite abgekippt und hält den Schirm dadurch aktiv in der Kurve. Die Empfehlung ist, sich bei der Brustgurteinstellung an den Vorgaben der LTF (und der meisten Hersteller) zu orientieren. Zwischen 42 und 46 cm, je nach Körpergewicht.

Flugtechnik

Die Einleitung erfolgt aus der normalen Grundstellung. Beide Bremsen zwischen den Stellungen für bestes Gleiten und geringstem Sinken. Durch Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite, zügigem Freigeben der Außenbremse und weichem aber konsequentem Ziehen der Innenbremse wird der Schirm in einen zunehmend steiler werdenden Kurvenflug gebracht. Der Blick geht in Flugrichtung, was im steilen Kurvenflug bedeutet, ca. 90° zur Seite in Kurvenrichtung. Sehr wichtig ist das angepasste Betätigen der Innenbremse. Erfolgt es zu abrupt, kann entweder die Strömung einseitig abreißen oder, bei wendigen Schirmen, ein sehr rascher Übergang in eine Sturzspirale erfolgen. Zu langsames Herunterziehen bringt den Schirm nicht in Schräglage und kann ebenfalls zum Trudeln führen, weil zuviel Bremse mit zu wenig Schräglage den Anstellwinkel gefährlich vergrößert. Richtig ist es, so zu ziehen, dass eine gleichmäßige und moderate Beschleunigung er-

reicht wird. Nimmt diese stark zu, darf nicht weitergezogen werden. Nimmt die Beschleunigung nicht zu oder sogar ab, darf auch nicht weitergezogen werden, weil sonst entweder die Strömung einseitig abreißen oder der Schirm doch noch und zwar abrupt und sehr schnell in eine Sturzspirale beschleunigen kann, beides ist möglich. In diesem Fall besser wieder in den Normalflug gehen und einen neuen Versuch starten.

Nach etwa 1,5 bis 2 Umdrehungen, in welchen sich Schräglage, Geschwindigkeit und der auf den Piloten wirkende Druck stetig und gleichmäßig steigern, erfolgt der Übergang in die Spiralphase. Der Schirm hat nun seine maximale Schräglage erreicht, er will auf die Nase gehen und in die Sturzspirale beschleunigen. Der Pilot bemerkt dies, weil die auf ihn einwirkenden Kräfte innerhalb kurzer Zeit (ca. 2 Sekunden) markant ansteigen. Spiral-Neulinge schildern diese Übergangsphase stets als besonders eindrucksvoll, weil man wie von unsichtbarer Hand gewaltig ins Gurtzeug gepresst wird. Jetzt wird es ernst, weil der Schirm nun einen gezielt handelnden Piloten braucht, um unter Kontrolle zu bleiben. Keinesfalls in dieser Phase die Innenbremse weiterziehen, der Schirm würde abgehen wie „Schmidt's Katze“. Zuerst das bis dahin zur Kurvenseite verlagerte Gewicht zurücknehmen in eine neutrale Pilotenposition. Zeitgleich die Außenbremse betätigen. Und ja nicht nur leicht auf Zug gehen mit der Außenbremse, wie oft empfohlen (und als ein echter Unsinn noch in vielen Geräte-Betriebsanleitungen beschrieben). Grund: Durch bloßes „leichtes Stützen“ mit der Außenbremse kann der

Flügel in Idealkonfiguration für eine knackige Sturzspirale gebracht werden. Die Bremswirkung ist einerseits zu schwach, um „das auf-die-Nase-Gehen“ der Kappe zu verhindern. Andererseits ist sie aber ausreichend, um den Außenflügel am Einklappen zu hindern, was im Normalfall ein allzu aggressives Beschleunigen in den Spiralsturz dämpfen würde. Deshalb: Die Außenbremse so stark anziehen, dass der Schirm nicht weiter beschleunigt. Das können, je nach Schirmtyp, 15-40 cm Steuerweg (ohne Leerweg) sein. In der Spiralphase bleibt die Innenbremse relativ statisch in ihrer Position. Den Befehl, die Spirale flacher oder steiler zu fliegen, gibt der Pilot mit der Außenbremse. Verlangsamt der Schirm ungewollt, Außenbremse etwas freigeben. Beschleunigt er ungewollt, Außenbremse stärker anziehen. Die Hand an der Innenbremse spürt den Druck der Steuerleine und versucht, diesen gleichzuhalten.

Zur Ausleitung muss der Spiralflug zunächst verlangsamt und dann die Kurvenenergie im Kreisen abgebaut werden. Der Pilot betätigt die Außenbremse, bis er spürt, dass der Schirm verlangsamt und sich aus der Schräglage aufrichten will. Das beginnende Aufrichten wird sofort damit beantwortet, dass der Schirm, jetzt mit deutlich weniger Sinken und geringerer Schräglage, durch Nachlassen der Außenbremse und Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite, weiter im Kurvenflug gehalten wird. Wenn das unterbleibt, muss der Schirm die gesammelte Energie in ein markantes Aufbäumen mit heftigen Pendelbewegungen und Einklappgefahr umsetzen. In diesem letzten Ausleitkreis (es können auch zwei sein), wird die Innenbremse langsam gelöst, der Schirm verliert nun kontrolliert seine Kurvenenergie, bis die Kappe

FOTOS KARL SLEZAK

lex:tra
EINFACH SPRACHE

Guten Flug am Monte Grappa ...



ISBN 978-3-589-01839-0

... und am Boden die passenden italienischen Worte finden. Nur 2 x 10 Minuten tägliches Üben bringt Sie in 30 Tagen zum Lernerfolg! Auch als App erhältlich.

Bestellen Sie Ihren Turbokurs für € 14,95 (+ 2,95 Versand) bei lextra@cornelsen.de. Die ersten 5 Besteller erhalten den Turbokurs kostenlos.

Mehr Infos unter www.lextra.de Lextra – so lernt man Sprachen heute.

Cornelsen

Die Aufziehhaltung

Zu dem Artikel „Optimal Aufziehen“ im DHV Info 171 (Seite 20 ff.) bekamen wir folgenden Leserbrief, zu dem wir ausführlich Stellung nehmen.

TEXT PETER CRÖNIGER FOTOS FRANZISKA CRÖNIGER



Stefan Scheurer wandte sich an das Referat Flugsicherheit:

Ich habe die Anleitung „so zieht man den Schirm richtig auf“ in einer der letzten Ausgaben des DHV-Info gelesen und bin - aus eigener leidlicher Erfahrung - der Meinung, dass ihr da eine gefährliche Tücke für ganz normale Piloten eingebaut habt - schlimm, wenn dies tatsächlich offizielle Lehrmeinung ist.

Der Fall:

Ich bin einer von vier Piloten allein in unserem (recht großen) Verein, die in den vergangenen fünf Jahren einen Bizepssehnenriss direkt am Ellenbogen kassiert haben. Das wird in einer OP wieder angenäht. Der Haken: Die OP ist selten, weil die Sehne normalerweise an der Schulter reißt und praktisch nie an der Elle. Und dummerweise verläuft die Sehne direkt neben den wichtigsten Nerven des Handgelenks, sehr gefährlich also. Es gab bei den anderen Verunfallten teils irreparable OP-Konsequenzen, was die Bewegung der Hand anbelangt! Das ist der eigentliche Auslöser, dass ich Dir schreibe.

Zum besseren Verständnis: Die Sehne kannst Du ertasten, indem Du Deinen Arm beugst, den Bizeps spannst und dann am Bizeps runter auf der Innenseite des Arms Richtung Elle. Dort spürst Du eine sehr dicke, gespannte Sehne, die bei jedem Startlauf (wie ihr ihn zeigt) stark angespannt ist. Man kann sich vorstellen, dass ein Gurt bei Kälte und wenig Wind beim Loslaufen einen Impuls auf die Sehne setzen kann, so dass sie reißt. Und genau so sind unisono alle Unfälle bei uns am Berg passiert.

Was hat Euer Artikel damit zu tun? Ganz einfach, er zeigt dummerweise ein Foto Eurer "Aufziehanleitung" als vorbildlich, in der dieser Riß passiert: Der Gurt liegt über der Innen-Elle, direkt bevor der Startlauf losgeht. Bei uns am Berg kann man das jeden Tag sehen. Wenn es aber sehr kalt ist und

man bei wenig Wind den Schirm aufzieht und beim Startlauf z.B. im Schnee erst mal Gas geben muss - und genau dann eben nicht darauf achtet, die Arme komplett (!) durchzustrecken UND nach hinten in der Verlängerung zum Schirm zu lassen, dann kann die Sehne reißen (ich hab Anfang der 90er gelernt, wo man die Arme noch zur Hebel-Vergrößerung hoch halten musste, starte seit Jahren - bis zu meinem Unfall - so, wie ihr das im DHV Info auch gezeigt habt).

Und das ist der springende Punkt. Ich vermisste in dem Artikel komplett diesen Aspekt. Wenn man so aufzieht, wie ihr das zeigt, wird es weiter zu der Unfallart kommen, denn ihr bildet genau die Stelle als "korrekt" ab, in der der Gurt über der Sehne liegt, Arme nicht komplett gerade in Fluchtrichtung zum Schirm nach hinten gestreckt. Nur wenn der gespannte Gurt nicht an der Sehne vorbeigeht, sondern die Arme so gestreckt sind, dass er zwischen Elle und Handgelenk durchläuft, dann hat man keine Kraft auf der Sehne - probiers einfach aus.

Ich habe all die Jahre nichts an Euch gemeldet, weil ich es für einen tragischen Einzelfall gehalten habe, der mit dem Flugsport direkt nichts zu tun hat, denn der Abriß passiert noch bevor sich der Schirm bewegt. Mag sein, dass sich bei Dir keine Piloten melden, die einen derartigen Unfall haben, das wundert aber auch nicht groß. Denn: kein klassischer Gleitschirmunfall. Aber durch die anderen drei weiß ich: das stimmt so nicht. Und er passiert offenbar eher in Kälte- und Null-Wind-Konstellationen, da die Sehne da außerordentlich gefährdet ist und der Startlauf etwas intensiver erfolgen muss - die Kräfteverteilung also anders ist.

Die beiden Tatsachen, dass es einerseits diesen Abriss in der ärztlichen Wirklichkeit sehr selten gibt und deshalb andererseits die OP sehr selten und wegen den Nerven sehr gefährlich ist, macht es für mich wichtig, euch das mit eurem "gefährlichen" Foto zurückzumelden.

Ich freue mich über Feedback.

Antwort/ Stellungnahme Peter Cröniger/ DHV-Lehrteam

Lieber Stefan,

Danke für Deinen Hinweis. Unsere Recherche hat ergeben, dass Deine Verletzung durchaus kein Einzelfall ist und Klärungsbedarf besteht. Das Foto, auf dem der Gurt über der Innenelle liegt und das von Dir als gefährlich bezeichnet wird, zeigt die Grundhaltung (Info 171/Seite 20). In dieser Position wird kein Zug ausgeübt und damit die Sehne nicht belastet. Hier wird der Startcheck (5 Punkte Check) durchgeführt und die mittige Stellung des Piloten bzw. Symmetrie der Leinen überprüft. Auf der nächsten Seite ist das Bild mit „Beginn Zugphase“. Hier sind, wie von Dir völlig richtig herausgestellt, die Arme nach hinten gestreckt, sie zeigen kurz Richtung Eintrittskante, um den Zug der A-Leinen über die Tragegurte auf die Karabiner zu bringen. Damit vermeidet man die von Dir erwähnte Belastung der Bizepssehne und eine eventuelle Verletzung. Geübte Piloten können den ersten Gehschritt mit dem Strecken der Arme verbinden, um eine harmonische Bewegung und einen Aufziehpuls zu erzeugen. Wenn Du befürchtest, dass das Strecken der Arme vergessen werden könnte, kann der Pilot die Arme zuerst nach hinten unten strecken, dann das Aufziehen beginnen und somit eine eventuelle Verletzung verlässlich vermeiden. Wenn die Sehne schon vorgeschädigt ist, gibt es noch eine Variante, mit der die Belastung der Sehne gänzlich vermieden werden kann. Da nicht die A-Gurte, sondern die B-, C- und D-Gurte auf der Sehne liegen und sie eventuell verletzen, kann durch den Trick, die hinteren Gurte (also B, C, D) beim Aufziehen unter dem Arm laufen zu lassen, die Verletzung ausgeschlossen werden (Bild 3). Diese Variante erfordert allerdings nach dem Lösen der Hände von den Tragegurten eine zusätzliche Bewegung mit den Steuerleinen hinter die Tragegurte. Als positiver Nebeneffekt steigt so die Kappe harmonischer nach oben. Beide erwähnten Vorteile – keine Belastung der Sehne und ein harmonisches Steigen der Kappe – bietet auch ein rückwärts Aufziehen des Gleitschirms (Bild 4).



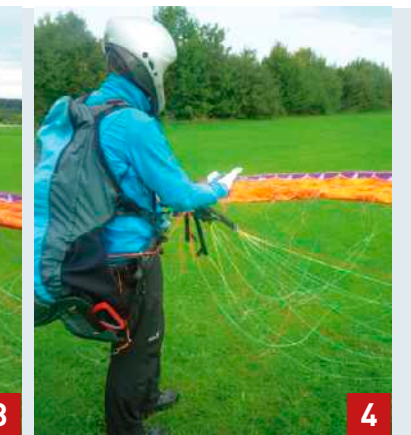
Grundhaltung: In dieser Position wird kein Zug ausgeübt und damit die Sehne nicht belastet. So wird der Startcheck (5 Punkte Check) durchgeführt und die mittige Stellung des Piloten bzw. Symmetrie der Leinen überprüft. Man sieht gut, dass die B-, C- und D-Gurte auf dem Unterarm liegen und bei Zug die Bizepssehne belasten würden, wenn in dieser Armstellung Zug ausgeübt wird.



Zugphase: Bei Beginn der Zugphase müssen die Arme gestreckt werden und in Verlängerung der A-Leinen Richtung Eintrittskante zeigen, damit die B-, C- und D-Gurte Richtung Handgelenk rutschen und dadurch keinen Druck auf die Bizepssehne ausüben können. Die Arme begleiten mit nach oben gedrehten Handflächen die Tragegurte (leicht unterstützend) auf ihrem Weg nach oben, ohne groß zu hebeln oder zu zerren.



Variante: Da nicht die A-Gurte, sondern die B-, C- und D-Gurte auf der Sehne liegen und sie eventuell verletzen, kann durch den Trick, die hinteren Gurte (also B, C, D) beim Aufziehen unter dem Arm laufen zu lassen, eine starke Belastung von Sehnen oder der Schulter ausgeschlossen werden. Der Schirm steigt harmonischer, die Stabilisierung über die Steuerleinen ist jedoch bewegungstechnisch aufwendiger.



Rückwärts Aufziehen: Gänzlich umgehen kann man die Problematik, wenn man die Vorteile der freien B-, C- und D-Gurte mit einer deutlich erweiterten Bewegungsfreiheit und natürlichen Hebebewegung der Arme vor dem Körper verbindet. Gut für Sehnen und Schulter. In flachen und ebenen Geländen bieten moderne Schirme die Möglichkeit, schon bei einem lauen Lüftchen mit ein bis zwei Gehschritten die Kappe rückwärts aufzuziehen.

Richtig! Handflächen zeigen nach oben



Das nächste Bild im Info 171 zeigt den Beginn Zugphase, dabei besteht keine Verletzungsgefahr.

Beginn Zugphase. Die A-Gurte liegen locker auf den nach oben gedrehten Handflächen. Der Oberkörper beugt sich kurzzeitig etwas nach vorne. Die Arme strecken sich nach hinten, zeigen kurz in Richtung Eintrittskante, um den Zug der A-Leinen über die Tragegurte auf die Karabiner zu bringen. Der Zug wird also über den Körper ausgeübt, die Hände heben den A-Tragegurt etwas nach oben und unterstützen so das Steigen der Kappe. Es geht in erster Linie ums Spüren. Deshalb kann der Blick in dieser kurzen Phase auf die Anlaufläche gerichtet sein.



Cesare de Pieri erklärt den C-Probe

Erfahrungen mit dem C-Probe

Die Entwicklungen im Flugsportbereich nehmen nach einer längeren Stagnation wieder an Fahrt auf. Zweileiner- und Stäbchenkonstruktionen erobern die Serienklasse, aerodynamische Gurtzeuge werden endlich in Leichtbauweise konzipiert und bei den Geräteherstellern sorgte zuletzt Compass aus Italien mit seinem C-Pilot PRO für Aufsehen. Die Vario-GPS-Kombination setzte sich in kürzester Zeit bei den Wettkampfpiloten durch, jetzt wird die Einheit um den futuristisch aussehenden C-Probe ergänzt.

TEXT UND FOTOS TORSTEN SIEGEL

Sommer 2009. Während des World Cups im kroatischen Buzet entstehen die ersten unscharfen Bilder des Erbkönigs. Die junge Firma Compass aus Italien schickt ihren C-Pilot PRO ins Rennen und während der morgendlichen Updates am Frühstückstisch kann sich der Pilot den neugierigen Blicken seiner Kollegen nicht entziehen. Die Vario-GPS-Kombination besticht mit einem Novum: ein großes Touch-Screen Display ohne zusätzliche Tasten, das endlich alle Funktionen auf einer Seite übersichtlich darstellt, die Strecke mit einer Karte hinterlegt und mit vielen neuen, innovativen Funktionen aufwartet. In kürzester Zeit erobert das Gerät den Markt. Die heutzutage am häufigsten anzutreffende Gerätekombination im World Cup besteht aus einem C-Pilot PRO und Bräuniger Compeo+ Gerät, wobei der C-Pilot PRO wegen seines großen Displays immer häufiger für die primäre Navigation eingesetzt wird. Und diese Tendenz dürfte vorerst anhalten, denn mit dem C-Probe haben die Italiener Anfang des Jahres eine zusätzliche Einheit auf den Markt gebracht, die den C-Pilot PRO mit wichtigen Funktionen ergänzt.

Die Idee

„Was machst du mit dem Kaminanzünder?“ Als Trendsetter in Sachen Gleitschirmentwicklung hat man es manchmal nicht ganz einfach. Und zugegeben, das Erscheinungsbild des C-Probe erinnert sofort an die biegsamen Stabfeuerzeuge, die einen gemütlichen Abend am Kamin einleiten. Aber die Form folgt bekanntlich der Funktion und in diesem Fall ist sie der Idee gewidmet, den C-Pilot Pro um ein einfaches Staurohr zu ergänzen. Der vermehrte Absatz der Geräte ließ auch den Ruf nach einem Fahrtmesser immer lauter werden. Und da Compass sich als innovatives Unternehmen versteht, wollte man die Nachteile eines Flügelrad-Schleppensensors umgehen. Neben den Ungenauigkeiten durch die mechanischen Bauteile sprach vor allem die Handhabung beim Gleitschirmfliegen dagegen. In der Regel hält dort ein Schleppsensor nicht mal einen Wettbewerb, da man spätestens nach dem dritten oder vierten Flug vergisst, das teure Stück vor der Landung einzuziehen. Das hat zur Folge, dass man entweder Schlamm aus dem Flügelrad pülen muss oder das lose Ende eines Kabels in der Hand hält. Die Fahrtmessung mittels Staurohr lag also auf der Hand, allerdings sahen sich die Entwickler von Compass gleich zu Beginn einem wesentlichen Problem beim Gleitschirmfliegen gegenübergestellt: der geringen Geschwindigkeit. Um in diesem Bereich zuverlässige Messwerte zu erzielen, benötigten sie einen Drucksensor, der eine hohe Empfindlichkeit, Auflösung, Dynamik und Temperaturstabilität besitzt. „Zu dieser Zeit haben wir

alle Drucksensoren getestet, die wir auf dem Markt finden konnten“, erklärte Vincenzo Piazza die schwierige Suche nach dem geeigneten Bauteil.

Zusätzliche Sensoren und erste Testreihen

Nach einigen erfolgreichen Tests wählte man sich bei Compass schon am Ziel, doch dann schlug die Stunde von Deivi Gavriil aus der Forschungs- und Entwicklungsabteilung. Kurz vor Fertigstellung des ersten Staurohrs kam ihm die Idee, noch weitere Sensoren in das Gerät zu integrieren. In erster Linie dachte er an einen Kompass, der beim Geradeausfliegen Berechnungen von Windgeschwindigkeiten und -richtungen erlaubt. Und wenn man schon dabei war: Temperatur und Luftfeuchtigkeit liefern die Möglichkeit, aus der IAS (Indicated Air Speed, angezeigte Fluggeschwindigkeit am Fahrtmesser eines Luftfahrzeuges) die TAS (True Airspeed, tatsächliche Geschwindigkeit eines Luftfahrzeuges relativ zur umgebenden Luft) zu berechnen inklusive der netten Variante, Cumulus-Basis-Höhen zu bestimmen. Der erste C-Probe Prototyp schoss dann auch weiter über das geplante Ziel hinaus und beinhaltete ein Staurohr, Temperatur- und Feuchtigkeitssensoren sowie einen Kompass mit Neigungskompensation. Doch schon bei den ersten realen Flugtests zeigten sich wesentliche Probleme. Der Kompass mit Neigungskompensation war nicht stabil genug, sobald Luftturbulenzen auf ihn einwirkten oder dynamische Manöver ausgeführt wurden. Und die Verwirbelung um den Piloten und das Gurtzeug ließen selbst ein perfekt kalibriertes Staurohr an seine Grenzen stoßen. Die Ergebnisse waren zu ungenau, um eine präzise Berechnung der TAS und des Windes zu liefern.

Lösungsansätze

Deivi Gavriil löste die Probleme rabiät. Der Kompass mit Neigungskompensation flog aus dem Verbund und wurde durch ein Magnetometer, Beschleunigungssensor und Gyroskop ersetzt. Die Kombination der drei Geräte erforderte viel Geschick, mussten sie doch kompatibel untereinander funktionieren, um die erforderlichen Daten zu generieren, die anschließend den stabilen magnetischen Kurs sowie die Neigungs- und Rolldaten liefern sollten.

Die Verwirbelungen um das Staurohr stellten sich hingegen als äußerst problematisch heraus. Compass untersuchte viele Lösungsansätze und entwickelte am Ende ein zum Patent angemeldetes automatisches Kalibrierungssystem. Dieses System ist im C-Pilot PRO integriert und analysiert die GPS-Daten während des Zentrierens in

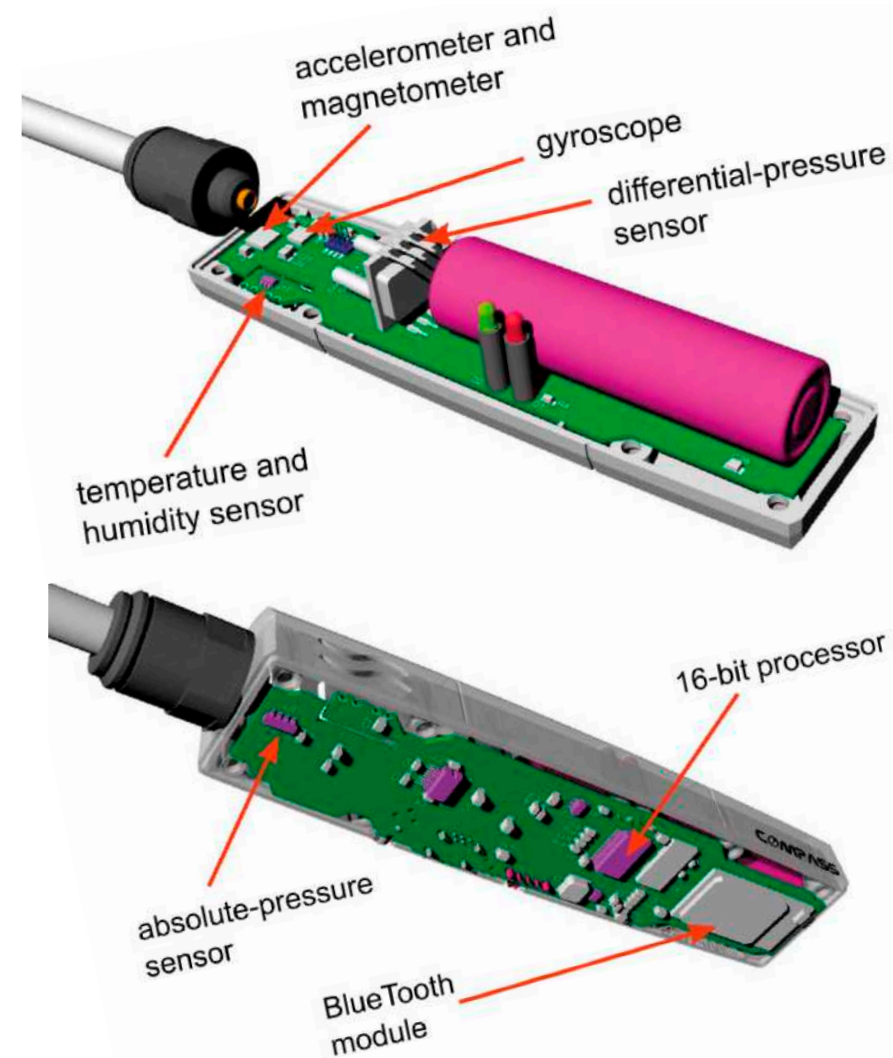
der Thermik (wahlweise kann man auch Kreise fliegen, falls es keine Thermik gibt), vergleicht sie mit den unkalibrierten Messungen, die der C-Probe aufnimmt und berechnet daraus einen Kalibrierfaktor.

Mit diesen Lösungsansätzen wurden die Prototypen zwei und drei entwickelt. Es folgte eine ausgiebige Flugprüfung mit Gleitschirmen, Drachen und Starrflüglern. Am Ende setzte Compass sogar eine Cessna ein, um weitere Daten zu gewinnen. Die Genauigkeit des C-Probe übertraf alle Erwartungen und legte die Idee nahe, das Gerät auch zur Überprüfung von Gleitschirm-Testflügen einzusetzen. Während der Markteinführung im Frühjahr 2012 (Montegrappa Expo) präsentierte Compass daher den C-Probe neben Piloten auch Herstellern und Prüfstellen.

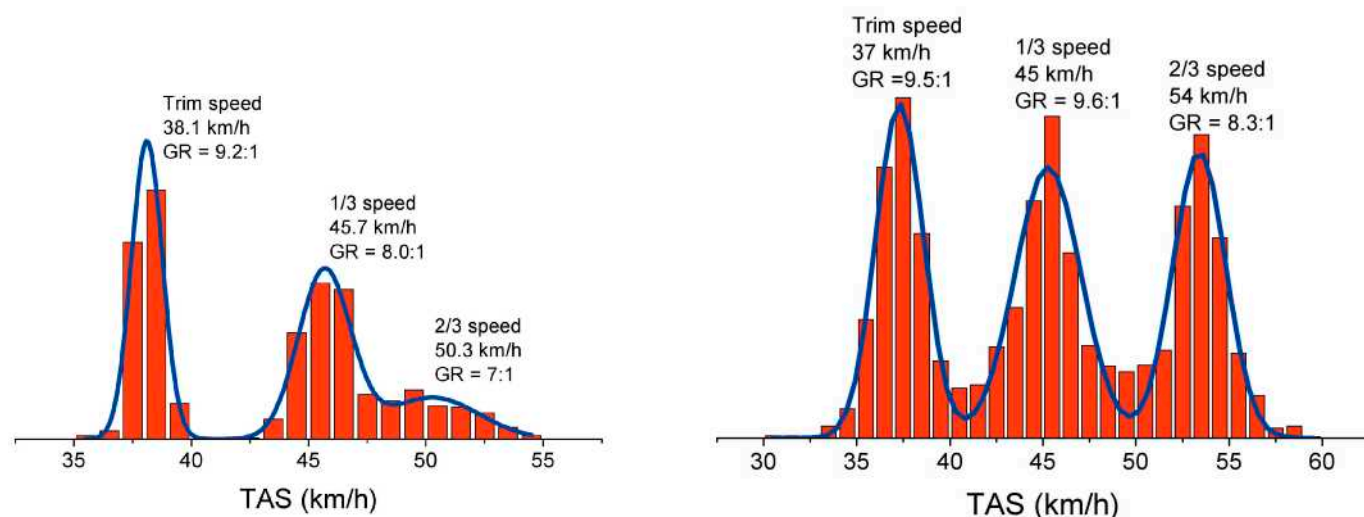
Mantras für die Kalibrierung

Wer die Nachfragen, was man denn mit dem Stabfeuerzeug so macht, mit Gelassenheit hin-

nimmt, der wird auch die nächste Übung ohne Probleme bestehen. Die Verbindung über Bluetooth zwischen C-Pilot Pro und C-Probe funktioniert kinderleicht, dann jedoch muss das Gerät kalibriert werden. Das Magnetometer reagiert sehr empfindlich auf alle metallischen Beschlagteile, so dass das gesamte Cockpit langsam und ohne Unterbrechung um alle drei Achsen gedreht werden muss. Für die Prozedur sollte man mindestens eine halbe Minute einplanen und sich dabei immer wieder ermahnen, die Drehungen langsam auszuführen. Spätestens jetzt dürften alle Blicke am Startplatz auf einem ruhen und zum Glück findet die letzte Kalibrierung in der Luft statt. Für eine exakte Berechnung der TAS fehlt noch der Abgleich zwischen den GPS-Daten und C-Probe Messungen. Nach mehreren Kreisen ermittelt das automatische Kalibrierungssystem den Piloten und Gurtzeug spezifischen Kalibrierfaktor und danach steht den Messflügen nichts mehr im Weg.



3D-Rendering des C-Probe mit Bauteilen und Sensoren



Messflug mit einem EN-C Schirm aus dem Jahr 2012

Auswertung eines Core2 Prototypenfluges



C-Probe von Compass

Kommerzielle Auswertung der Flugdaten

Die Messflüge werden standardmäßig durchgeführt: Leistungsmessungen in den frühen Morgenstunden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und die Testmanöver entsprechend den CEN-Richtlinien. Die Auswertung der Daten wird zurzeit noch direkt von Compass vorgenommen. Bis zum Ende des Jahres soll aber eine kostenpflichtige Plattform im Internet entstehen, auf der Hersteller, Prüfstellen und motivierte Streckenpiloten Leistungsanalysen durchführen können. Wie diese Auswertungen aussehen, zeigen die Grafiken.

Fazit

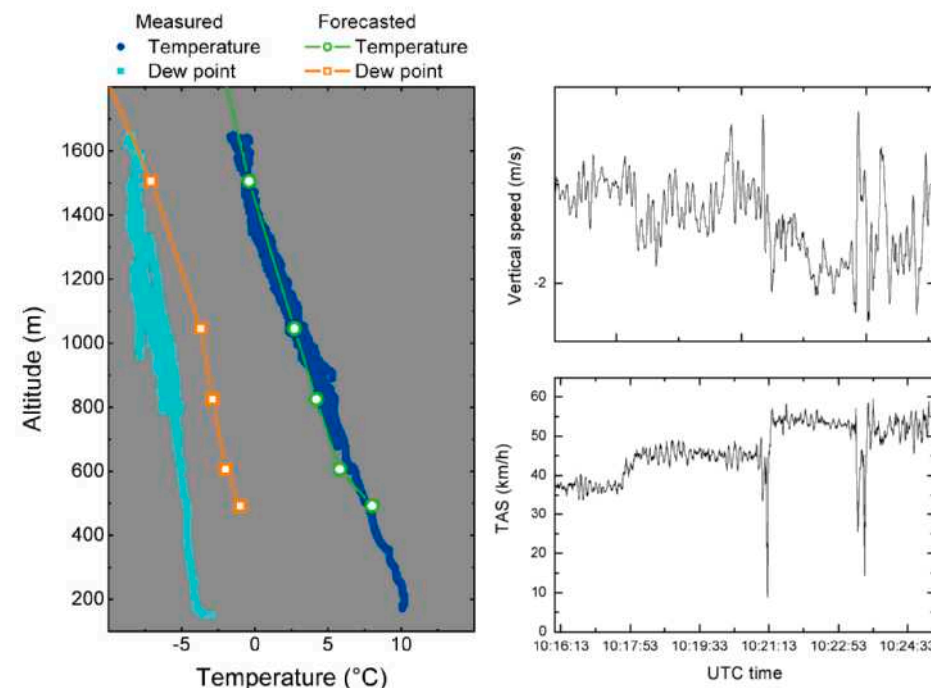
Der Einsatz des C-Probe ist vor allem bei Testflügen und Leistungsmessungen empfehlenswert. Die einfache Anbindung an den C-Pilot PRO und die exakte Aufzeichnung der Daten, allen voran der TAS, erlauben es, sehr genaue Leistungsmessungen durchzuführen. Bei Vergleichsflügen

gibt es immer eine Reihe von Ungenauigkeiten: die Sitzposition und Größe der beiden Piloten, eventuell unterschiedliche Gurtzeuge und Ausführungen, Flächenbelastung etc. Mit dem C-Probe können Messungen von einem Piloten mit dem gleichen Equipment verglichen werden. Das machte sich zum Beispiel Woody Valley bei der Entwicklung des neuen X-Rated 6 zugute: Die Italiener vertrauten bei der aerodynamischen Optimierung des neuen Wettkampfgurtes auf den C-Probe und verbesserten die Verkleidung an Hand der Auswertungen von Compass.

Für Testflüge sind die Aufzeichnungen der Nick- und Rollraten extrem hilfreich, da sie bereits sehr früh darüber Aufschluss geben, ob ein Schirm den Anforderungen für eine Klasse entspricht oder nicht. Dem Testpilot stehen damit neben seinen Erfahrungswerten in Zukunft auch Messwerte zur Verfügung.

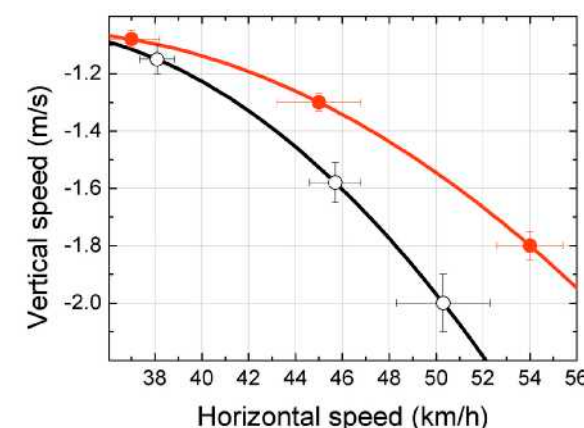
Im Gleitschirm-Wettkampf sind die zusätzlichen Daten weniger von Belang. Der C-Pilot PRO liefert bereits eine Fülle an Informationen und TAS / IAS spielen bei den gedrosselten EN-D Schirm kaum eine Rolle. Die kostenpflichtige Auswertung der Leistungsdaten dürfte zudem viele Piloten noch davon abhalten, sich für ein C-Probe zu entscheiden. Im kommerziellen Bereich ist das Gerät hingegen von großem Nutzen – das „Stabfeuerzeug“ von Compass dürfte bald zur Grundausstattung eines jeden Testpiloten gehören. ☞

Die am häufigsten verwendeten Geräte im World Cup Cockpit: C-Pilot PRO und Bräuniger Compeo+. Dazwischen der neue C-Probe



Temperatur und Feuchtigkeitsaufzeichnung des C-Probe während eines mehrstündigen Fluges in Bassano (07.03.2012) im Vergleich mit den vorhergesagten NOAA Werten des Vortags

Aufzeichnung der Sinkgeschwindigkeit und TAS mit einem Core2 Prototypen



Polare eines EN-C Schirms (schwarz) im Vergleich zu einem Core2 Prototypen (rot)

Statement der DHV-Prüfstelle

Nach einer Reihe ausführlicher Vergleichstests kommen wir zu dem Schluss, dass der C-Probe in seiner aktuellen Firmware Konfiguration nur bedingt geeignet ist, um Testflug Bewegungen zu protokollieren. Obwohl der C-Probe eine Menge hochwertiger Hardware Komponenten enthält, sind sie im Moment nur auf optimale Genauigkeit für die Auswertung von Windgeschwindigkeiten abgestimmt. Darunter leidet die Präzision der Positions- und Beschleunigungs-Daten, was bei manchen Testmanövern zu falschen Interpretationen führen würde. Wir forschen zusammen mit der Firma Compass weiter. Peter Wild / DHV-Systems Engineer

PRÄZISION SIEGT!



BRÄUNIGER TEAM PILOTIN
CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN
AMTIERENDE 4-FACHE WELTMEISTERIN
IM DRACHENFLIEGEN



IQ COMPEO+

Das kompakte, multifunktionale High-End GPS-Instrument für anspruchsvollste Flieger und Wettkampfpiloten. Präzision, Leistungsfähigkeit, Bedienkomfort und Qualität auf höchstem Niveau!

THE WORLD'S NO.1
HIGH END FLIGHT INSTRUMENTS

BRÄUNIGER
FLIGHT INSTRUMENTS

WWW.BRAUNIGER.COM

BRÄUNIGER
Flugelectronic GmbH
Dr.-Karl-Slevogt-Str. 5
D-82362 Weilheim
Tel +49-881-64 75 0
Fax +49-881-45 61
info@brauniger.com

Die Europäische Flugtest-Norm für Gleitschirme

Überarbeitungen und wesentliche Änderungen

TEXT HANNES WEININGER, LEITER DHV-MUSTERPRÜFSTELLE | FOTOS REINER BRUNN



Die europäische Flugtest-Norm für Gleitschirme „EN 926-2“ wurde in den vergangenen zwei Jahren überarbeitet. Sie wird einige Veränderungen für die Testvorgaben, aber auch für die Endverbraucher, bringen. Die Einführung der Norm ist Mitte des nächsten Jahres zu erwarten.

Ziel der Überarbeitung ist es, die Norm den aktuellen Entwicklungen im Gleitschirmsport anzupassen, Unschärfen in den Testanweisungen zu beseitigen und aktuelle Sicherheitsmängel aufzugreifen. Die Testvorgaben können damit geändert werden. Die folgenden Erläuterungen stellen wesentliche Änderungen vor.

Ausbildungseignung

Bei der Beschreibung des erforderlichen Pilotenkönns für die Gleitschirmklassen wurde die generelle Eignung der Klasse B eingeschränkt. Nach der alten Norm war sowohl die Klasse A als auch die Klasse B mit der Empfehlung „Für alle Piloten einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen“ gekennzeichnet. Nach der neuen Norm ist nur noch die Klasse A uneingeschränkt für alle Ausbildungsstufen empfohlen. Für die Geräte der

Klasse B lautet die neue Formulierung: „Für alle Piloten; sie können für Piloten in der Ausbildung geeignet sein, falls vom Hersteller empfohlen.“ Dies bedeutet, hier wurde die Verantwortung des Herstellers deutlich hervorgehoben, denn er muss

kreisförmigen, steilen, abwärts gerichteten Flugbahn befindet: Der Nickwinkel ist größer als 70° und der Winkel der Spannweite relativ zum Horizont beträgt zwischen 0° und 40°.“

Durch die Vorgabe des Nickwinkels in Verbin-

Verschärfte Testmanöver bewirken ein weniger anspruchsvolles Extremflugverhalten

ein Gerät der Klasse B eindeutig als ausbildungsgerecht gekennzeichnet. Eine eindeutige Bewertung der Ausbildungseignung durch die Prüfstellen konnte nicht durchgesetzt werden.

Änderungen bei der Steilspirale

Bei den Begriffsdefinitionen wurden unscharfe Definitionen, die zu unterschiedlichen Interpretationen durch die verschiedenen Prüfstellen führen konnten, präzisiert.

Zur Steilspirale wurde klargestellt, wie eine tatsächliche Steilspirale ausgebildet sein muss. „Steilspirale: Flugzustand, in welchem der Gleitschirm vollständig geöffnet ist und sich auf einer

mit dem Winkel der Spannweite zum Horizont wird in Zukunft vermieden, dass flache Spiralen mit geringen Sinkgeschwindigkeiten aber hohen Drehgeschwindigkeiten (ähnlich einem SAT) mit tatsächlichen Steilspiralen mit hoher Sinkgeschwindigkeit in einen Topf geworfen werden können und so zu unterschiedlichen Bewertungen führen.

Der erhöhte Sicherheitsanspruch in den Klassen A und B wurde mit wesentlichen Änderungen umgesetzt. Die früheren Manöver „Ausleitung einer Steilspirale bei 14 m/s Sinkgeschwindigkeit“ und „Verhalten in steilen Kurven“, die beide wenig alltagsrelevant waren, wurden in ein Manöver

zusammengefasst. Das neue Manöver fordert nun eine sehr dynamische Spiraleinleitung in Verbindung mit einer Ausleitung bei geräteabhängiger Sinkgeschwindigkeit. Die Sinkgeschwindigkeit wird nicht mehr künstlich durch den Testpiloten auf 14 m/s begrenzt. Die neue Testanweisung lautet: „Der Gleitschirm ist im Geradeausflug bei Trimmgeschwindigkeit zu stabilisieren. Ohne Gewichtsverlagerung ist eine sanfte stetige Betätigung einer Bremse aufzubringen, bis der Gleitschirm in eine Steilspirale übergeht. Damit die Prüfung gültig ist, sollte der Gleitschirm nach mindestens 5 s und maximal 1,5 Vollkreisen ohne Trudeln oder Klapper in die Steilspirale übergehen. Der Pilot hält dann die erreichte Bremsposition, während er aktiv eine zentrale und neutrale Position gegenüber den Tragegurten beibehält (als wäre das Gurtzeug quer befestigt).

Der Pilot muss diese Position anschließend für 720° halten, dann die einleitende Bremse sanft und progressiv in einem Vollkreis freigeben. Während des Freigebens der Bremse behält der Pilot nicht länger aktiv eine zentrale und neutrale Position bei, sondern erlaubt seinem

Körper, den Beschleunigungskräften zu folgen.“ Auch die Bewertungskriterien bei dem Spiralmanöver wurden deutlich verschärft. Der Schirm muss für eine Klasse A bereits in den ersten 180° der Ausleitung eine deutliche Reaktion zur Verringerung der Drehgeschwindigkeit zeigen. Für die Klasse B muss er noch innerhalb 3 Umdrehungen selbständig in den Normalflug zurückkehren und dabei eine deutliche Tendenz zur Reduktion der G-Kräfte und der Drehgeschwindigkeit zeigen.

Faltleinen

Die unterschiedliche Beurteilung durch die nicht eindeutige Regelung zur Verwendung von Faltleinen überhaupt und die mangelhafte Anweisung, wie und wo Faltleinen am Schirm befestigt werden dürfen, ist nun eindeutig geregelt. Der alte Begriff der Faltleinen wurde neu als Zusatzleinen bezeichnet und in Faltleinen und Kreuzleine aufgeteilt. Zunächst muss die Prüfstelle zwingend selbst feststellen, ob ein Schirm ohne Zusatzleine in der geforderten Weise eingeklappt werden kann. Als Kreuzleine wird eine Leine bezeichnet, die von einer Seite (Tragegurt) zu einem vorhandenen Punkt an einer gegenüberliegenden A-Leine oder einem vorhandenen A-Ansatzpunkt am Schirm führt. Die Kreuzleine darf bei allen Klassen nur zur Unterstützung beim großen einseitigen Einklapper (70 %) verwendet werden. Die Faltleinen sind ein genaues Abbild der Geometrie der A-Leinen (Winkel, Kaskadenaufteilung und Länge) und ihr Positionsbereich am Untersegel ist genau definiert. Faltleinen dürfen bei den Klassen A, B und C gar nicht verwendet werden. Bei der Klasse D dürfen sie nur beim großen einseitigen Einklapper und beim symmetrischen Frontklapper eingesetzt werden. Die Verwendung von Zusatzleinen und deren Länge und Dimensionen müssen im Handbuch angegeben werden. Alle ausgelieferten Schirme müssen die zusätzlichen Ansatzpunkte am Untersegel für die Faltleinen aufweisen. Dies ermöglicht bei der Übung mit dem Schirm, etwa im Sicherheitstraining, ebenfalls saubere Einklapper zu erfliegen.

Frontklapper und Startverhalten

Die alten Anweisungen für den symmetrischen Frontklapper waren wenig praxisorientiert und ließen den Prüfstellen einen breiten Spielraum. Es hieß dort „so wenig wie möglich, aber mindestens 30 % der Flächentiefe. Neu sind jetzt mindestens 30 % und zusätzlich mindestens 50 % beim unbeschleunigten Frontklapper und mindestens 50 % beim beschleunigten Frontklapper gefordert.

Beim Startverhalten wurde eine zusätzliche Klasse B für „Einfaches Aufziehen, etwas Korrektur des Piloten erforderlich“ eingeführt und damit in diesem Testmanöver eine bessere Differenzierung der A und B Klasse erreicht.

Flächentiefe Einklapper

Ebenso wie bereits seit Jahren in den deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) wird auch für die EN 926-2 ein Toleranzfeld für seitliche Einklapper eingeführt. Dieses ist jedoch mit +/- 2,5 % der Spannweite kleiner, was bedeutet, dass die Vergleichbarkeit der Testeinklapper steigt. Zudem wird, wie in den LTF, die Deformation der eingeklappten Fläche von der Eintrittskante bis über die Hinterkante vorgeschrieben.

Fazit

Insgesamt wird von der CEN-Arbeitsgruppe erwartet, den in der Norm geforderten Beschreibungen der Geräteklassen noch besser gerecht zu werden. Im Bereich der Klasse A sind dies wirklich einfach zu fliegende Geräte mit einem Maximum an passiver Sicherheit und extrem Fehler verzeihendem Flugverhalten. In der Klasse B wird angestrebt, mehr Homogenität und geringere Differenzierung in „Low End“ und „High End“ zu bieten. In den Klassen C und D sind die Geräte generell anspruchsvoll. Diese sollen nur geübten und versierten Piloten vorbehalten sein. ▢

Winter Sport Flug Angebote 2012/13

FLY-ALGODONALES.COM

Thermik und Soaring mit Fluglehrerbetreuung in der Sierra de Lijar / Andalusien: Die Papillon Südspanien-Flugwochen für Gleitschirm-Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz!

FLY-TENERIFFA.COM

Gleitschirmfliegen in den schönsten Fluggebieten der Kanaren-Insel Teneriffa für Pilotinnen und Piloten ab A-Lizenz und Motorschirm-Flugwochen für UL-Piloten

WASSERKUPPE.COM

Auch im Winter starten auf der Wasserkuppe jeden Samstag Gleitschirmkurse nach dem tausendfach bewährten Papillon Schulungsstandard...

FLY-LUESEN.COM

...und ebenfalls wöchentlich bieten wir Dolomiten-Höhenflugschulung mit Abschluss A-Lizenz und Thermik-Technik-Trainings in Lüssen/Südtirol an!

Papillon Flugcenter Wasserkuppe & Fliegershop

Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld

Tel. 06654 / 75 48 • www.papillon.aero

Öffnungszeiten: täglich, Mo – So, 9 – 18 Uhr



facebook.com/papillon.paragliding

youtube.de/wasserkuppecom

twitter.com/papillonaero

[®]
Papillon
.aero

Papillon
Flugsport-
Katalog 2013
hier gratis!



Zu bestellen über Tel. 08022-9675-0 • Fax 08022-9675-99

E-Mail: shop@dhv.de • www.dhv.de

Alle Preise inkl. Mwst. zzgl. Portokosten

DHV shop



T-Shirt Gleitschirm und Drachen

T-Shirts für Damen und Herren mit Gleitschirm- und Drachennmotiv aus Baumwolle mit Rundhalsausschnitt (Damen fallen klein aus)
Preis 19,00 €



DHV-Windsack

Ripstopgewebe in der Größe 32 x 115 cm, Preis 19,50 € zzgl. 4,10 € Versand



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 €

BÜCHER + DVDs



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 €



Die schönsten Fluggebiete der mittleren und östlichen Alpen
3 DVDs mit Hardcoverbuch mit 84 Seiten, Viele Gutscheine im Buch enthalten.
Buch mit 3 DVDs, Preis: 44,95 €



DHV-XC 2010
Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray.
DVD-Preis 15,50 €
Bluray-Preis: 25,50 €



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 €



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



Der Thermikfilm
Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Grundkenntnisse vorausgesetzt für Piloten ab der A-Lizenz.
Preis DVD: 29,90 €
Preis Blue Ray Disk: 39,90 €



FLIGHT CONTROL
Gleitschirm-Flug-Technik training mit MadMike 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 €



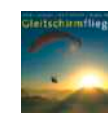
Lehrplan - Windschlepp
(Stand 7/11)
Preis: 16,90 €



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



Gleitschirmfliegen für Meister.
Lehrbuch für den Streckenflieger.
Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
Mit CD-Rom. Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen
Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
Mit beiliegender CD-Rom.
Preis: 44,95 €



Das Thermikbuch
3. Auflage. Neuauflage. Hardcover, 302 Seiten, über 600 Bilder und Zeichnungen.
Preis 39,95 €



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



Lehrplan - Passagierfliegen
Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen.
(Neuaufgabe 2012)
Preis: 19,90 €



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



Adidas Cap WM Edition

WM Drachen Logo Stick
Preis: 19,00 €

Erste Hilfe Päckchen

Maße: 20*14*5 cm
Preis: 37,00 €, incl. SAM-Splint
19,00 €, ohne SAM-Splint

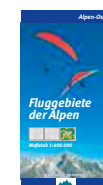
Flugbuch für Drachen- und Gleitschirmflieger

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 €

KARTEN



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)



Deutsche Fluggeländekarte

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



Der Ausblick über die Hochebene von Castelluccio ist zu jeder Jahreszeit überwältigend, wie das Bild von Profi-Fotograf Uli Wiesmeier zeigt.

Sentimento grandioso per Italia

Große Gefühle bei unserer Flugreise-Abenteuer in Castelluccio

TEXT UND FOTOS KURT LEITNER



Windcheck an der Höhenstraße. Jetzt gehts rauf!



Keck lugt Signore Vettore hinter dem Übungshang hervor.



Über Castelluccio kreisen – ein Traum wird wahr.

FOTO ULI WIESMEIER

Nach einer langen Serpentinbergfahrt breitet sich eines der fantastischsten Fluggebiete Mitteleuropas vor uns aus – der atemberaubend schöne Nationalpark Monti Sibillini. Wir parken unsere Busse, steigen aus und betrachten still die in der Abendsonne ausgebreiteten, grasbewachsenen weichen Hügel. Es ist eine ganz besondere Landschaft, nichts davon ähnelt der Alpenwelt, außer vielleicht der mächtige Monte Vettore, mit dessen knapp 2.500 Metern wir alle später noch nähere Bekanntschaft schließen werden. Franz, der „Vater“ der Flugschule Aufwind, unser Fahrer, Fluglehrer, Coach, Alleinunterhalter brilliert jetzt auch in der Rolle des Kellners, öffnet den gut gefüllten Buskühlschrank und lädt uns aufs erste Landebier ein. Neben Franz betreut uns Mugi, ein junger Fluglehrer, der ihn mit seiner ruhigen und gewissenhaften Art perfekt ergänzt. Am Ende des Tals

thront schließlich das malerische Castelluccio della Norcia – wo bereits der freundliche Peppe mit den Zimmerschlüsseln und einem delikaten Abendessen auf uns wartet.

In dichten Schwaden schwebt am nächsten Morgen noch der Dunst über dem Piano Grande,

gerfreunde aus Deutschland spricht Franz bei wichtigen Dingen immer laut und deutlich eine spezielle Art Hochdeutsch. Franz hat ein feines Gespür für kulturelle Unterschiede, hält sich aber jemand nicht an die Regeln – und gefährdet damit seine eigene Sicherheit oder die anderer Pi-

Travel und Training in Castelluccio

bis die Sonne die Thermik ankurbelt und wir um ca. 9 Uhr den Berg rauf fahren. „Halt, Stopp!“ lautet das Kommando von Franz. Zuviel Wind. Also wieder runter zum Groundhandling an den Übungshang. Wenig später geht's zum nächsten Hügel, damit wir dort hochsoaren können, was auch auf Anhieb klappt – Franz kennt sich hier ja auch aus wie in seiner Westentasche. „Aufi mit eich!“ sagt er, „also hinauf mit euch!“. Für die Flie-

loten, kann er auch schon mal etwas böse werden. Aber wir wissen alle, dass er uns einfach gern unverletzt wieder nach Hause bringen möchte.

Sicherheit geht vor

Der Sicherheitsaspekt ist ganz klar ein Grund, warum ich diese Flugreisen mache. Aber auch um viele neue Fluggebiete kennen zu lernen und mich

mit anderen Piloten auszutauschen, machen die geführten Reisen wirklich Sinn. Ich hatte aus beruflichen Gründen zwei Jahre kaum Zeit zum Paragleiten. Danach machte ich die ersten Probeflüge am Übungshang und dachte, ich wäre gut gerüstet für neue Flugabenteuer. Dachte ich. Tatsächlich hatte ich einige, nicht unwesentliche Dinge, einfach vergessen und viele Fehler gemacht. Die Leinengurte habe ich oft falsch herum eingehängt, oder beispielsweise habe ich plötzlich die A-Leinen immer ohne die Gurte über die Arme zu legen aufgezo-gen. Hätte ich keine Flugreise gemacht, wären mir diese Dinge wahrscheinlich lange nicht aufgefallen und irgendwann hätte es ein böses Erwachen gegeben. Auch die Anweisungen in der Luft trugen nicht nur zur allgemeinen Sicherheit bei, sie machten mich auch zu einem besseren Piloten, der sich inzwischen auch in ruppiger Thermik kompetenter fühlt und Aufwindbärte zielsicher nutzen kann.

Klar - man kann bei einer Flugreise auch einfach nur die Gewissheit genießen, dass die Fluglehrer darauf achten, dass alles glatt geht. Aber man kann auch direkt von deren Erfahrungsschatz profitieren, indem man sich nach typischen Gefahrenquellen erkundigt und Details von Start-, Lande- oder Flugtechnik mit ihnen bespricht. Gute Fluglehrer erkennt man daran, dass sie geduldig zuhören und Hilfestellungen geben, die exakt auf das Können und Wissen der Piloten zugeschnitten sind. Sie sind auch deswegen bei einer Reise von großem Vorteil, weil sie als Außenstehende nicht einer Gruppendynamik zum Opfer fallen können, die das Risikoverhalten begünstigt.

Das Wetter wurde über die Woche hin immer besser. Ab Tag zwei war jeder Berg starttechnisch ein Treffer und einige Male blieben wir stundenlang in der Luft. Am dritten Tag geht uns ein Auto kaputt. Franz ärgert sich kurz, betrachtet den Vorfall aber wenig später schon wieder mit einem Lächeln auf den Lippen „Es wäre viel schlimmer, wenn einer von euch eine Verletzung hätte“. Das Problem des Wagens ist schnell mit einem Leihwagen gelöst, zusätzlich wird ein Ersatzbus aus Österreich geordert. Wären wir privat hier, hätten wir alle restlichen Flüge die Woche vergessen können. Am letzten Tag ergab sich für uns eine der besten Fluggelegenheiten, die man hier in Castelluccio bekommen kann - Aufwind am Monte Vettore. Dieser Flug sollte mein bisher schönster werden. Dank der Funkunterstützung von Mugi konnte ich direkt am Einstiegshang aufsoaren und kontrolliert auf den Vettore übersetzen. Am Vettore hatte ich den Eindruck einen Tinnitus zu hören, der so klingt wie mein Vario mit ständigem Steigen. Es war aber tatsächlich das Vario. Es ging unentwegt „aufi“. Oben auf der Höhe des Grates dieses mächtigen Berges angelangt, bot sich mir ein unglaublicher Ausblick auf die Landschaft und auf den Nationalpark dahinter. Darauf folgte ausgedehntes Kreisen in ruhiger Luft über Castelluccio. Die Abendstimmung komplettierte dieses Ereignis zu einer regelrechten Grenzerfahrung für mich.

Ich war richtig high nach diesem Flug, ich fühlte mich so ähnlich wie frisch verliebt. Jede Zelle meines Körpers schien von Adrenalin durchströmt. In dieser Woche habe ich viel Neues erlebt. Alle 16 Teilnehmer hatten am Monte Vettore einen unvergesslichen Flug und ich bin dankbar für die vielen schönen Begegnungen, die mir Inspiration und neue Einsichten beschert haben. Nicht zuletzt bin ich froh, dass wir alle, bis auf eine kleinere Verstauchung, unverletzt geblieben sind und uns fliegerisch so richtig austoben konnten. ▽

Verschiedene Anbieter für Gleitschirmreisen nach Castelluccio auf www.dhv.de unter Travel und Training.

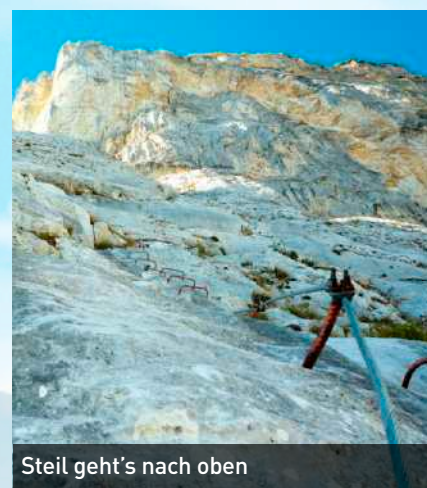
Berg mit zwei Gesichtern

Im Herbst zieht es viele Wanderer, Mountainbiker und Kletterer in die Gardaseeregion – und auch die Gleitschirmflieger kommen mit der bis zu Allerheiligen fahrenden Seilbahn auf den Monte Baldo auf ihre Kosten. Denen, die sich ihren Flug alpinistisch „erarbeiten“ wollen, sei der Monte Casale, eine Walk/Climb & Fly-Tour (Che Guevara Klettersteig) der Premiumklasse wärmstens empfohlen.

TEXT UND FOTOS FLORIAN HEIGENHAUSER



Verlockend unter uns der Lago di Toblino



Steil geht's nach oben



Rifugio Don Zio mit Adamellogruppe

Die absolute Höhe (1.632 m) ist es nicht, die den Monte Casale so exklusiv macht. Als wir im Herbst 2006 erstmals auf diesem grandiosen Berg über dem Valle Sarca standen, waren wir sprachlos ob der Schönheit des Gipfelplateaus. Man steigt auf der Westseite vom Dorf Comano auf schönem Steig durch Laubwälder etwa 1.000 Hm auf - konditionsstarke Radler mit Biss können auf einer Straße zum Gipfelplateau durchweg fahren - und erreicht eine paradiesische, fast ebene Wiesenfläche mit sensationellem Panorama: Im Norden reicht der Blick über die Felsburgen der Brenta und den Molvenosee weit nach Südtirol hinein bis zum Schlern, im Süden glänzt der Gardasee und im Westen reihen sich die Gipfel der Adamello-Presanella-Gruppe auf. Geht man über die Wiesen bis zum Gipfelkreuz, stockt einem beim Blick nach Osten der Atem: 1.400 Hm füllt die Ostwand des Casale senkrecht ins Sarcatal ab. Durch sie ziehen sich nicht nur etliche Kletterrouten im oberen Schwierigkeitsbereich, sondern auch die „Via Ferrata Che Guevara“, einer der längsten Klettersteige der Alpen. Damals schon nahm ich mir die paraalpine Kombination Ferrata und Flug vor, im Traumherbst 2011 sollte es gleich beim ersten Versuch klappen.

Der Start im Industriegebiet von Pietramurata drei km südlich von Sarche wirkt bizarr: Zwischen Firmengebäu-

den hindurch und an einem Steinbruch entlang windet sich der Pfad bis an den Bergfuß. Die Wildheit der Wand steht in maximalem Kontrast zum industrialisierten und durch Weinbau kultivierten Talgrund – und die Klangkulisse des Tales bleibt einem bis in die Gipfelregion erhalten. Als Paragleiter sollte man sich unbedingt vor der Tour über die Landemöglichkeiten Klarheit verschaffen. Fast alle Flächen sind durch Weinbau okkupiert, anderweitig genutzt oder im Gebiet der Marocche (eiszeitliches Bergsturz-Biotop zwischen Pietramurata und Dro) unlandbar. Ein paar wenige Bereiche um Pietramurata kommen aber als - inoffizielle - Landeplätze in Frage: Eine dreieckige Wiese südlich des Dorfes am Radweg in die Marocche oder auch ein großes Brachfeld (Herbst 2011!) links an der Straße 1,5 km in Richtung Dro. Die offizielle Variante ist eine Wiese bei Sarche am Südrand des Lago di Toblino, die auch von den einheimischen Pararas und einer ortsansässigen Deltaflugschule genutzt wird. Unerlässlich ist es, auch hier vorher abzuchecken, da sich die Landewiese je nach Bewirtschaftung auch mal verschieben kann! Rückweg von hier nach Pietramurata ca. 30 Gehminuten. Abgesehen von der Länge und dem enormen Höhenunterschied fordert die Ferrata den versierten Klettersteiggeher nicht bis zum „letzten Hemd“ (Bewertung K3). Die Route ist sehr sensibel ge-

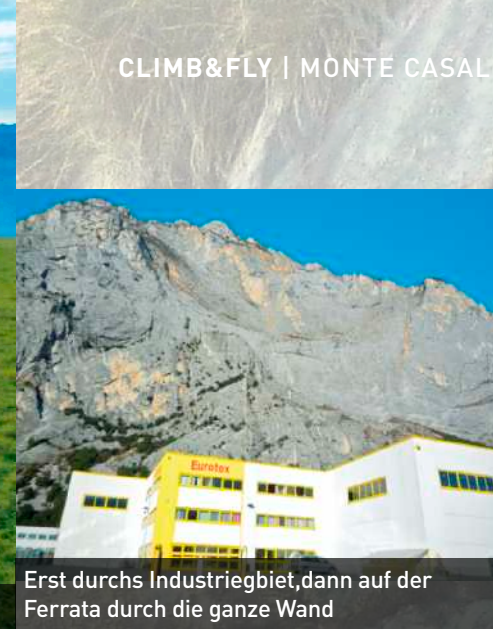


Auslegen mit Komfort

ländeangepasst angelegt und in den steileren, eindrucksvollen Plattenbereichen mit Seilen und Klammern durchgehend gesichert. Mit Paraurüstung auf dem Rücken ist man über derartigen Komfort recht froh und meist gerne bereit, die Sicherungen einzuhängen...

Die Einstiegspassage erfordert etwas Zugriff. Fühlt man sich hier wohl, sollte es für den weiteren Verlauf keine Bedenken geben. Die oberen 300 Hm präsentieren sich als ultimativer Traumpfad durch steilen Bergwald mit netten Klettereinlagen - gerade in Herbstfarben einfach unbeschreiblich schön - und werden trotzdem noch durch den theatralischen Kontrasteffekt beim Übertritt aufs Gipfelplateau übertroffen. Eigentlich möchte man beim heimischen Roten, Käse und Castagne am Rifugio Don Zio (am Rande des Gipfelplateaus gelegen, geöffnet bis maximal Oktober) ewig sitzen bleiben – aber für uns als fliegende Zunft kommt es ja noch besser: Die Hauptstartrichtungen vom Gipfelplateau Richtung SO bis NO lassen sich bei entsprechender Umsicht und gemäßigter Windstärke gut realisieren. Es gibt für diese Richtungen schön geneigte Wiesenstücke, die mehr oder weniger bald in die Vertikale übergehen – ohne aber waghalsige Klippenstarts zu fordern. Starke Ora (Südwind) und deftiger Tramontana (Nordwind) machen das mit Graten und Kanten gespickte Gelände im Gipfelbereich turbulent, der Flug dürfte dann zum genussfreien Landeplatzanpeilen mutieren. Die beste Zeit sind die Monate, in denen sich die thermischen Ausgleichswinde in Grenzen halten. Im Winter sei vor Begehungsversuchen der Ferrata gewarnt: Fallende Eisbrocken aus der Gipfelwand können das Unternehmen sehr schnell zum „Vorrücken unter Artilleriebeschuss“ werden lassen. Ich startete an Allerheiligen 2011 bei leichtem SSW-

Wind vom Kreuz nach SSO und drehte gleich in die Ostwand ab, da hat man plötzlich schön viel Luft unterm Hintern... und kann dann je nach persönlichem Geschmack nah an der Wand entlang fliegen. Einfach gigantisch! Doch bei aller Begeisterung für das Abturnen an der Wand: Bitte die nötige Resthöhe zum gewählten Landeplatz im Auge behalten, es bleiben einem sonst nur Weinstöcke und andere Spaßbremsen als alternative Landeflächen. Beim gemütlichen Landebierplausch mit Schülern einer einheimischen Deltaschule (es wird nördlich oberhalb des Lago di Toblino gestartet) erfuhr ich auch, was ich bereits zum zweiten Mal erleben durfte: „Ah, Monte Casale, ...si chiama anche la montagna con le due facce“ (...man nennt ihn auch den Berg mit den zwei Gesichtern). ☞



Erst durchs Industriegebiet, dann auf der Ferrata durch die ganze Wand



Aufstiegsroute rot
Flugroute gelb

INFOBOX

TOUR: Monte Casale 1.632 m: Ferrata Che Guevara (K3), ca. 1.400 Hm

ANFAHRT: von Trento Nord Richtung Gardasee bis Sarche

AUSGANGSPUNKT: Pietramurata 248 m, ca. drei km südlich Sarche, Parkplatz im Industriegebiet beim Steinbruch, Wegbeginn zum Klettersteig bezeichnet.

SCHWIERIGKEIT: Der Steig ist bei Hüsler (siehe unten) mit K3 als mittelschwer bezeichnet. Die Kondition sollte aber angesichts der 1.400 Hm und der Länge des Steiges schon gut sein. Einen eventuellen Abstieg bei ungünstigen Windbedingungen bedenken!

FLUG: Hauptstart NO – SO, leicht-mittel, SW – NW müssten auch möglich sein, es sind aber sehr flache Wiesen mit begrenzenden Bäumen, bei Starkwind lieber auch abwärts wandern oder lieber gleich bergadeln!

LANDEPLÄTZE: wenige Flächen um Pietramurata (nicht offiziell), unbedingt vorher checken und Erlaubnis einholen. Gleitschirm- und Drachenlandeplatz am Südufer des Lago di Toblino ca. fünf km nördlich Pietramurata bei Sarche, große Wiese. Sie wird von einheimischen Fliegern und Flugschulen genutzt. Vorsichtshalber aber auch hier unbedingt den aktuellen Stand abklären. Abstieg bei ungünstigen Flugbedingungen: a) Vom Gipfel nach Süden zum Buson und extrem steil durch Wald (Sicherungen) hinunter. Über Forststraßen zum Ausgangspunkt. b) Nach Norden hinunter (die ersten 150 Hm sehr steil und spaßfrei) dann auf Steig bis Pietramurata.

LITERATUR: Eugen E. Hüsler, Die Klettersteige der Alpen

KARTE: Kompass, Nr. 071 oder besser: Tabacco, Valle del Sarca (1:25.000)

Zu zweit am Drachen

Gleitschirm-Tandemflüge sind ein alltägliches Bild. Am Wallberg wird auch mit dem Drachen Tandem geflogen.

TEXT UND FOTOS BENEDIKT LIEBERMEISTER

Christian Zehetmair, 36, fliegt seit 2007 in der Drachennationalmannschaft, 2012 hat er bei der Europameisterschaft in der Türkei mit dem Team knapp die Bronzemedaille verpasst. Sein Arbeitsplatz ist ungewöhnlich. Er empfängt seine Gäste am Kircherl, dem Startplatz am Wallberg. Es ist kurz nach zehn Uhr morgens, wenige Wanderer verfolgen interessiert, wie der schlaksige Schlierseer seinen Drachen aufzäumt. Später wird er großes Publikum haben, denn Drachenflieger sind selten geworden am Wallberg und noch seltener sind kommerzielle Anbieter von Drachen-Tandemflügen. So ein Drachen-Tandemstart macht was her, da schauen auch die gleitschirmfliegenden Tandemkollegen anerkennend zu. Heute hat er einen besonderen Gast. Franziska „Frän“ Limmer, 23 Jahre alt, eine begeisterte Kitesurferin, gerade auf dem Sprung zur Profikarriere. Seit drei Jahren verbringt die Waakirchnerin den Winter auf der philippinischen Insel Boracay, arbeitet dort als Kite-Lehrerin und bestreitet ihre ersten Wettbewerbe. Wir haben Beiden vor und nach dem Flug ein paar Fragen gestellt.

Christian, Du bietest Tandem-Drachenflüge in einer Häufigkeit an, wie es sonst nur Gleitschirm-Tandempiloten machen. Der Aufwand ist doch beträchtlich höher. Wie schaffst Du das?

Mein größter Antrieb ist die Begeisterung für das Drachenfliegen und die Freude, die ich an meine

Passagiere weitergeben kann. Dazu kommt natürlich, dass sich über die Jahre ein logistischer Ablauf entwickelt hat, der mir eine relativ unkomplizierte Abwicklung der Flüge ermöglicht. Hier spielt die Zusammenarbeit mit den Bergbahnen und die Koordination mit den Passagieren eine entscheidende Rolle. Natürlich ist es für mich als Piloten besonders wichtig, stets körperlich fit zu sein, um den Anforderungen, insbesondere beim Start, standzuhalten.

Was ist anders beim Tandemfliegen gegenüber dem Solofliegen?

Beim Solofliegen bin ich in erster Linie unabhängiger und kann meinen Schwerpunkt mehr auf den sportlichen Aspekt setzen. Bei einem Tandemflug muss der Start im Zusammenspiel zweier Personen funktionieren, das Steuern wird mit zunehmendem Gewicht anspruchsvoller und auch das Thermikfliegen ist nicht so einfach wie bei einem Soloflug. Aber auch wenn so ein Soloflug wesentlich leichter umsetzbar ist, fehlt hier die Möglichkeit, das besondere Erlebnis des Drachenfliegens mit anderen Menschen zu teilen – was ja schon immer die Grundidee meines Tandemangebots war.

Dein Terminplan ist übvoll. Wie kommen die Leute zu Dir?

Mittlerweile bin ich medial recht gut aufgestellt – was heutzutage eine große Hilfe ist. Die Leute sehen sich meine Website an, verschenken Tandemflüge an Familie und Freunde und berichten

Anderen über das Erlebnis Drachenfliegen.

Was ist Dein Klientel? Leute, die einfach nur ein Abenteuer erleben wollen, oder potenzielle Drachenflugschüler oder sogar interessierte Gleitschirmpiloten?

Eigentlich von jedem etwas. Viele möchten mit einem Drachen-Tandemflug einen in ihren Träumen erlebten Vogelflug real werden lassen. Auch meldet sich der ein oder andere nach einem Tandemflug in einer Flugschule an. Und ja, mit interessierten Gleitschirmpiloten bin ich auch schon häufig geflogen. So verschieden die Passagiere und ihre Motivationen auch sein mögen – sie verbindet die Begeisterung für das vogelähnliche Gleiten durch die Luft. Mehr Infos unter www.drachenfliegen-tegernsee.de



Christian „zäumt“ den Drachen auf und schnallt Frän in das Tandem-Geschirr. Dann folgt eine Trockenübung des gemeinsamen Startlaufs.



FOTO FRANZISKA LIMMER

Frän will beim Kiten hoch hinaus



Die Passagierin

Frän, warum willst Du mit dem Drachen und nicht mit dem Gleitschirm mitfliegen?

Drachen hat mich einfach sehr interessiert, da ich schon sehr viel von meiner Nachbarin Regina Glas (Drachen-Nationalmannschaft) erfahren habe. Da hab ich mir gedacht, das muss ich unbedingt mal ausprobieren. Mit

dem Gleitschirm will ich aber auf alle Fälle auch noch mitfliegen.

Warum überhaupt fliegen?

Ich wollte schon immer mal sehen, wie es sich in der Luft so lebt. Einfach mal das Gefühl haben, frei in der Luft zu schweben. Ein Hammergefühl. Ich will immer was Neues entdecken und sehr viel im Leben ausprobieren. Einfach mal Adrenalin spüren.

Nach dem Flug

Und, war der Flug so, wie Du ihn Dir vorgestellt hast?

Viel besser! Hätte nicht gedacht, dass man so ein Tempo mit einem Drachen in der Luft entwickeln kann. Auch die Aussicht und das Gefühl waren super.

Kannst Du Dir vorstellen, selbst zu fliegen?

Ich kann mir schon vorstellen, selbst zu fliegen, zuvor möchte ich aber auf alle Fälle noch ein paar Mal mitfliegen. Wäre auch keine schlechte Alternative für den Sommer, wenn ich nicht kiten kann. Vor allem ist es ein super Feeling, in der Luft zu sein.

Zum Abschluss noch eine spezielle Frage. Was ist das Besondere am Kiten?

Für mich ist es der beste Sport der Welt. Es macht unglaublich viel Spaß, ich bin in Bewegung, treffe viele nette Leute. Lerne jedes Jahr neue Tricks dazu, kann mich ständig weiterentwickeln. Besonders ist auch das Gefühl, wenn ich meine Sprünge mache, fühlt sich ein bisschen an wie Fliegen. Wind, Sonne und Wasser sind einfach ein Traum, könnte mir nicht vorstellen, darauf verzichten zu müssen.

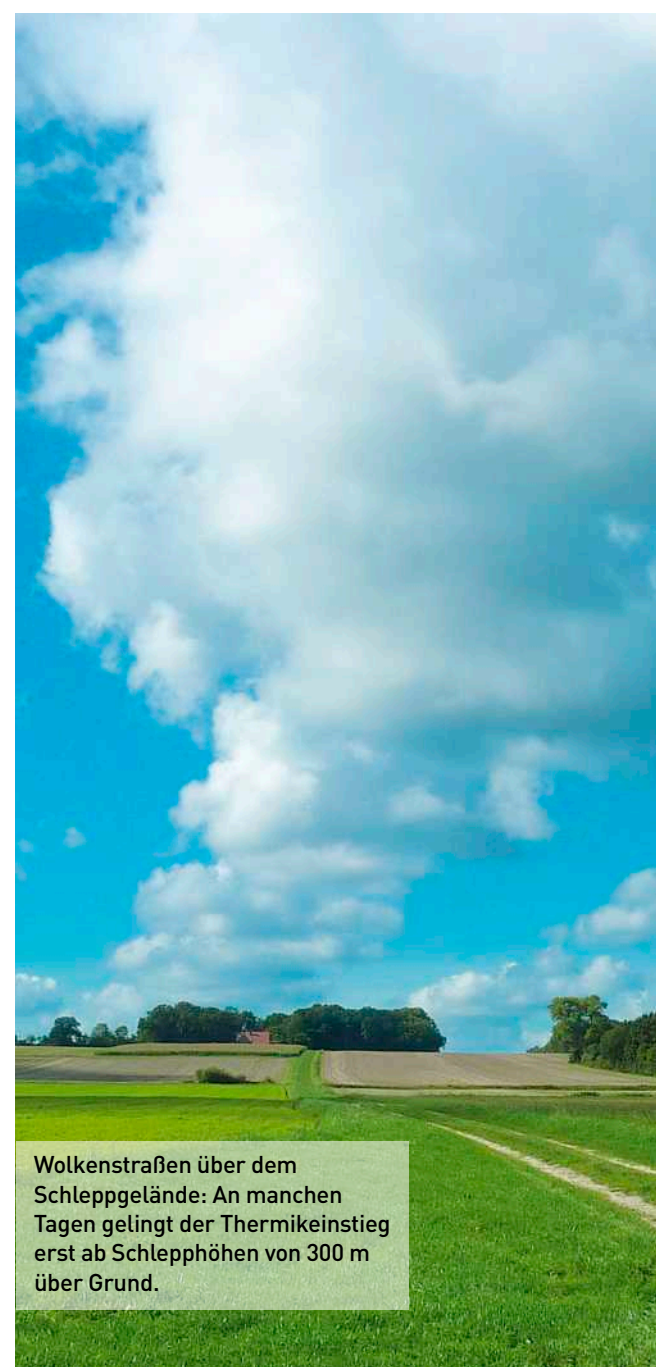


FOTO CHRISTIAN ZEHETMAIR

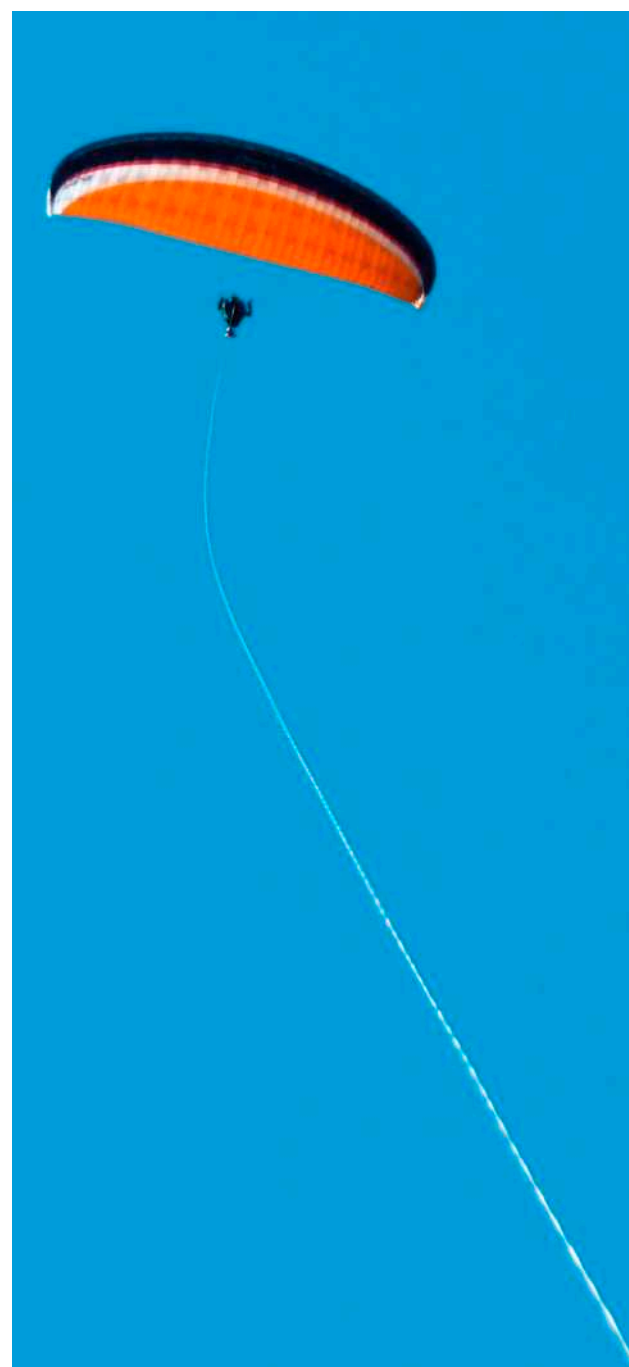
Step by Step in die Thermik

Erste Erfahrungen aus dem Stufenschlepp-Erprobungsprogramm

TEXT UND FOTOS MARKUS KAUP



Wolkenstraßen über dem Schleppgelände: An manchen Tagen gelingt der Thermikeinstieg erst ab Schlepphöhen von 300 m über Grund.



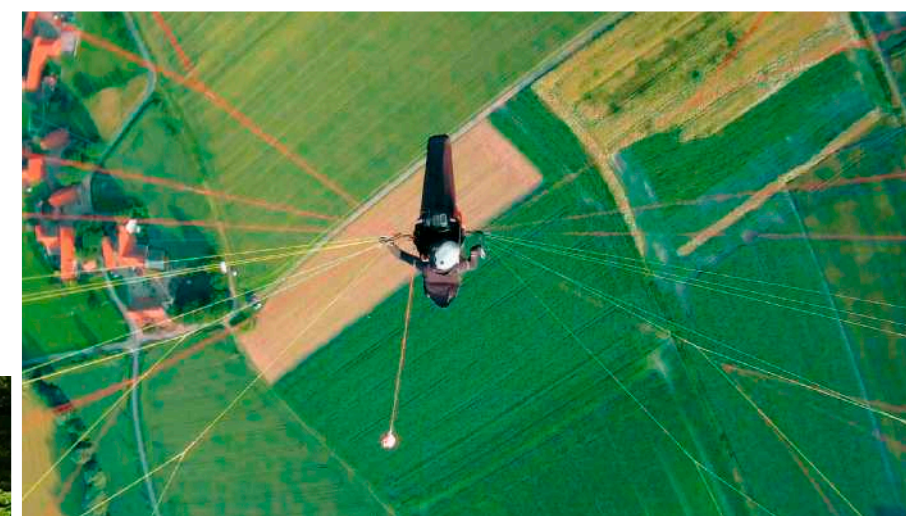
Im Münsterland sind Schleppstrecken von 1.000 m und mehr aufgrund kleiner, zersiedelter landwirtschaftlicher Flächen nahezu nicht zu finden. Das Erreichen bereits kanalisierter Thermikbärte in Höhen von 300 bis 400 m AGL ist bei pulsierender Flachlandthermik entsprechend schwierig. Der Stufenschlepp für Gleitsegel könnte hier eine interessante Option sein, nach einem Workshop mit dem DHV im November 2011 sind wir jetzt in Deutschland im Erprobungsprogramm. Einige Auflagen müssen hierzu eingehalten werden (siehe Infobox).

Eine erste Hürde ist, eine geeignete Schleppwinde zu beschaffen, es sei denn man nimmt sehr viel Geld in die Hand. Die meisten Winden in Deutschland sind Doppeltrommelwinden mit einem wechselseitig gesperrten Differentialgetriebe. Bei dieser Bauart sind die Auszugskräfte beim notwendigen Rückflug mit eingehängtem Seil beim Stufenschlepp jedoch viel zu hoch und der Pilot würde regelrecht an den Boden gezogen. Ein Umbau scheint nahezu unmöglich. Dennoch gibt es einige weniger verbreitete Windentypen in Deutschland, die mit etwas Um-

bauarbeit diese Voraussetzungen erfüllen können. Bei der Adelwarth-Winde und deren Nachfolger beispielsweise können die Trommeln komplett ausgekuppelt werden.

Bei der von uns gebraucht beschafften Winde fehlte die notwendige automatische Seilbremse, die dafür sorgt, dass das Seil beim Zurückfliegen und Wiedereindrehen keinesfalls entlastet wird („Seilsalatgefahr!“). In ca. 300 Arbeitsstunden konstruierten wir ein zweites Bremssystem, welches nicht hydraulisch, sondern pneumatisch betrieben wird. Durch die Komprimierbarkeit der

Kurz vor Beendigung der Wegdrehkurve: Vor- und Schleppseil gelangen hinter den Piloten. Der Windenfahrer hat das Seil bereits ausgekuppelt.



Windenschlepp ist Teamarbeit: Normalschlepp- und Stufenschleppwinde bei uns im gut funktionierenden Wechselbetrieb

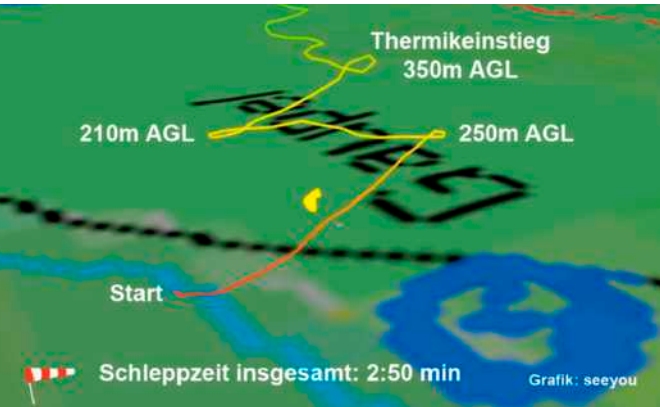
Am Ziel:
Gemeinsamer
Streckenflug im
Flachland nach
Thermikeinstieg
aus dem Stufen-
schlepp.



Umbau einer Bestandswinde: Eine „Messrolle“ auf dem Schleppseil steuert die pneumatisch betriebene zusätzliche Bremszange und verhindert sicher den gefährdeten „Seilsalat“.



Neben der hydraulischen Betriebsbremse (rechts) wurde eine zusätzliche pneumatisch betriebene Bremszange (links) für die automatische Seilbremse montiert.



Kritische Nachbetrachtung: Je nach Windverhältnissen ist der Stufenschlepp unterschiedlich effektiv. Idealerweise gelingt der Thermikeinstieg bereits in der zweiten oder dritten Stufe.



Münsterländische Parklandschaft mit vielen Hecken

Luft erfolgt die Bremswirkung sanft, kaum spürbar für den Piloten. Im Frühjahr 2012 konnten wir die Winde beim DHV zur Einzelabnahme vorstellen. Unser Umbau machte in allen relevanten Bereichen einen überzeugenden Eindruck und wir bekamen die Erweiterung für den Gleitschirmstufenschlepp. Piloten und Windenfahrer absolvierten die erforderliche Ausbildung.

In der Zwischenzeit haben wir über 100 Stufenschlepps mit bis zu 5 Stufen durchgeführt. Bei keinem der durchgeführten Schlepps haben wir kritische Flugzustände beobachten können. Die automatische pneumatische Bremse arbeitet zuverlässig. Die anspruchsvolle Aufgabe kommt nach unserer Erkenntnis dem Windenfahrer zu. Besonders wichtig sind das gut abgestimmte „Timing“ beim Wiedereindreuen des Piloten und das „Wiederanschieben“ des Gleitschirms. In der Anfangsphase kam in zwei Fällen die Zugkraft zu schnell und die Sicherheitsklinke gab unverzüglich das Schleppseil frei. Die betroffenen Piloten konnten den Flugzustand problemlos beherrschen und berichteten lediglich von einem leichten seitlichen „Ruck“. Die eingehaltene Mindestflughöhe ermöglichte in beiden Fällen eine sichere Landeinteilung.

Besonders effektiv erleben wir den Stufenschlepp bei Wind ab 10 km/h (Höhengewinn je Stufe ca. 100 m). Seitenwindkomponenten bis ca. 30° sind auch gut fliegar, jedoch durch den notwendigen Vorhaltewinkel weniger effektiv. Bei fehlendem Wind ist der Stufenschlepp nicht ef-

fektiv und es werden viele Stufen bis zum Erreichen der max. zulässigen Höhe benötigt (Höhengewinn max. 50 m je Stufe).

Der Zeitbedarf ist unterschiedlich: Bei normalen Windverhältnissen werden je Stufe ca. 2 Minuten zusätzlicher Zeitaufwand benötigt und nach der dritten Stufe ist die maximal zulässige Schlepphöhe erreicht (450 m AGL). Je nach Pilotenaufkommen am Startplatz reduzieren wir ggf. die Zahl der zu fliegenden Stufen, um nicht zu große Wartezeiten entstehen zu lassen (Piloten, die durch Thermikanschluss auf Strecke gehen, sorgen ebenfalls für weniger Andrang am Startplatz).

Gelingt durch den Stufenschlepp ein häufigerer Einstieg in die Thermik? Bei dieser Frage sind wir zu recht interessanten Ergebnissen gekommen. Es gibt Tage, da „zieht“ die Thermik von unten heraus recht gut. Hier haben wir keinen Vorteil der Stufenschleppstechnik festgestellt. An anderen Tagen konnte aus dem Normalschlepp, bei Ausklinkhöhen um 260 m AGL, kein Thermikeinstieg geschafft werden, aus dem Stufenschlepp gelang an diesen Tagen mehrfach der Thermikeinstieg bei Klinkhöhen zwischen 300 m und 430 m AGL. Interessanter Weise gelingt den meisten Piloten der Thermikeinstieg bereits nach der ersten oder zweiten Stufe in einer Höhe zwischen

300 m und 400 m AGL. Die Chance, die pulsierende Thermik beim zweiten oder dritten Durchfliegen an den typischen Geländepunkten zu erwischen, ist viel effektiver als das Erreichen der maximal möglichen Schlepphöhe. Bei den meisten Thermikeinstiegen aus dem Stufenschlepp betrug die Gesamtschleppzeit am Seil zwischen 4 und 5 Minuten. Für Gelände mit Schleppstrecken von 1.000 m und mehr ist der Stufenschlepp vermutlich nicht effektiv, da im „Normalschlepp“ schon thermisch interessante Höhen/Flächen erreicht werden können. An jedem Flugtag sammeln wir neue Erfahrungen; kritische Reflektionen zwischen Piloten und Windenfahrern erweitern unseren Horizont. Nach bisheriger Einschätzung stellt der Stufenschlepp für die Piloten oft eine verbesserte Möglichkeit zum Thermikeinstieg dar. Eine geringe Anzahl an geeigneten Schleppwinden im Bestand der Vereine, fehlende zugelassene oder zulassungsfähige Gelände und notwendige Investitionen in Ausbildung und Schleppklinke lassen sich als Gründe für die derzeitige Zurückhaltung – insbesondere während

der Erprobungsphase – vermuten. Für Vereine mit kleineren Mitgliederzahlen und kürzeren Schleppstrecken kann diese Schleppstechnik jedoch eine interessante Option zum Thermikeinstieg darstellen. Informationen über unseren Verein findet

INFOBOX

GELÄNDE:
Zulassung für Gleitsegelstufenschlepp
Mindestflughöhe 150 m AGL (Wiedereindrehkurve)
max. Schlepphöhe 450 m AGL
Piloten und Windenfahrer: Schulung bzw. Einweisung für Gleitsegelstufenschlepp mustergeprüfte Sicherheitsklinke

WINDE:
Zulassung für Gleitsegelstufenschlepp
automatische Seilbremse
Seilausgabekraft beim Losbrechmoment: max. 5 daN
Seilausgabekraft bei laufender Trommel: ca. 3 daN

ihr unter www.schleppstart.de, einen ausführlichen Bericht über die Realisierung des Stufenschleppprojektes, insbesondere auch den Umbau der Schleppwinde, stehen im folgenden Blog: <http://windenblog.blogspot.de>. Gerne geben wir unsere bislang gesammelte Erfahrung an interessierte Piloten und Vereine weiter. ▢

Fernweh
Wir haben etwas dagegen!

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

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

Para Supply.com
Der echte online Direktvertrieb

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.



Die Mitglieder des Silent Wings Gleitschirmclubs in voller Aktion

Silent Wings Gleitschirmclub

Schirmbeherrschung auch am Boden

Der Groundhandle-Funcup ist ein im Verein mittlerweile fest etablierter Wettkampf, in welchem die Geschicklichkeit der Piloten mit ihrem Gleitschirm am Boden gefragt ist. Die Piloten mussten sich in einer Reihe unterschiedlicher Wettbewerbe messen und dabei Wertungspunkte sammeln. Allerdings spielten dieses Mal die richtigen Wetter- und vor allem Windverhältnisse eine große Rolle.



Die glücklichen Gewinner (v.l.): Friedrich Wuitz, Jacky Westermaier und Paul Augart

Nach einer kurzen Aufwärmphase, bei dem viele schon ordentlich ins Schwitzen kamen, ging es mit der ersten Disziplin „Groundrunningrace“ los. Hier mussten die Wettkämpfer den Hang mit dem Schirm immer in der Luft möglichst schnell hinunterlaufen, wobei immer ein Fuß Bodenkontakt haben musste. Die Punktevergabe erfolgte nach Zeit, bei Abheben vom Boden wurde disqualifiziert. Beim Wettkampf „Speedrun“ starteten die Teilnehmer im Minutentakt oben am Hang. Dabei mussten vier Bojen mit aufgezogenem Schirm umrundet werden. Hang abwärts gestaltete sich das noch leichter, da gelaufen oder geflogen werden konnte. Hang aufwärts mussten die Piloten auf Wind warten, bevor sie den Schirm wieder auf das Plateau „handeln“ konnten. Hier gewann der Zeitschnellste die meisten Punkte. Dagegen war der Wettbewerb „Hold on“ eher erholsam, obwohl auch hier vollste Konzentration und Schirmbeherrschung gefragt war. Der Schirm wurde auf Kommando aufgezo-gen und möglichst lange in der Luft gehalten. Dabei durfte man einen abge-steckten Bereich nicht verlassen, ansonsten drohte Disqualifikation. Jacky Westermaier aus Pocking holte sich dieses Jahr mit einem deutlichen Sieg den begehrten Wanderpokal zurück und durfte auch noch einen Sachpreis der Flugschule Chiemsee in Empfang nehmen. Friedrich Wuitz aus Burghausen erkämpfte sich den zweiten Platz und Paul Augart aus Simbach kam mit dem dritten Platz dieses Jahr erstmalig auf das Stockerl. Weitere Informationen unter www.silent-wings.eu

Birgit Schwab



Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

Geduldsprobe über der Kampenwand

Am ersten Juliwochenende fanden die Vereinsmeisterschaften 2012 des Dra-chen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand statt. Bei einer feuch- heißen Wetterlage und sehr zäher Thermik führte der Weg zum Erfolg an der Kampenwand vor allem über Geduld und Ausdauer. Am beharrlichsten zeigten sich bei den Damen Andrea Dorsch vor Edith Patzig und Marianne Bichler sowie bei den Herren Jürgen Schreiner vor Christian Nickl und Till Gottbrath. 2012 tru-gen die Kampenwandflieger ihre Clubmeisterschaften nach den Regeln der deut-schen Meisterschaften im Streckenfliegen aus. Die sich daraus ergebende Punktzahl wurde mit einem Bonus von 20 % multipliziert, wenn man den Lan-deplatz am Freibad erreichte. Zusätzlich gab es noch Punkte für die Flugzeit (je-weils 0,5 Punkte pro Minute), um weniger erfahrenen Streckenpiloten auch die Chance auf eine gute Gesamtpunktzahl zu geben. Bei einer durchgehend war-men Luftschichtung und einer auf ca. 1.600 Meter liegenden Inversion gaben die thermischen Verhältnisse zum Streckenfliegen nicht viel her. Wer es wagte, sich von der Kampenwand zu entfernen, wurde in der Regel nicht dafür belohnt. Die Kunst war, sich einfach nur möglichst in der Luft zu halten – bei Sieger Jürgen Schreiner immerhin 4 Stunden und 23 Minuten – und so viele Zeit-Punkte zu sammeln. Bei der Siegerehrung wurden Sachpreise der Flugschule Chiemsee, des Gleitschirmherstellers Nova, des Sportbekleidungsherstellers Craft aus Oberaudorf sowie von der Kampenwandbahn verteilt. Im Anschluss an den Wett-kampf feierten die Kampenwandflieger im Freibad in Aschau und freuten sich über eine laue Hochsommernacht. Weitere Informationen www.kampenwand-flieger.de.

Till Gottbrath



Papillon Paragliding

Videoclip über die Ausbildung auf der Wasserkuppe und in Lüssen

In ihrem aktuellen Imagefilm stellen die Rhöner Drachen- und Gleitschirm-flugschulen die Ausbildung vom Fußgänger bis zum A-Schein-Piloten vor. Der Berliner Filmemacher und Produzent Ma Raab begleitete die Flugschüler Re-nate und Rüdiger mit der Kamera. Von seinen Aufnahmen war Raab so faszi-niert, dass er spontan selbst mit der Flugausbildung begann: „Gleitschirmfliegen ist 3D in Perfektion!“ Stimmungsvolle Flugszenen an den Traditionshängen der Wasserkuppe, Einblicke in den Theorieunterricht und Im-pressionen vom Groundhandling werden ebenso gezeigt wie die Höhenflug-schulung auf der Lüsener Alm in Südtirol. Das Papillon-Video gibt`s online unter www.papillon.aero/video.

Marc Niedermeier

Gleitschirmclub Landesbergen

Neuer Vorstand

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurde ein Wechsel im Vorstand vollzogen. Der Gründer und bisherige erste Vorsitzende Wolfhard Godau gibt die Geschicke des Vereins in die Hände jüngerer Mitglieder. So wurde zum ersten Vorsitzenden Jan Kappler und zum zweiten Vorsitzenden Patrick Eder gewählt. Neuer Kassenwart ist Volker Wehrmann. Wolfhard – nunmehr Eh-renvorsitzender – gebührt Dank und Anerkennung für seine langjährige Führungsarbeit. Mit Oliver Krüger haben wir einen Experten für digitale Kommunikation gefunden. Er übernimmt die Pflege der Homepage www.gleitschirmclub-landesbergen.de. Unter dieser Adresse können sich Mitglieder und Interessierte immer aktuell über Windenschlepp-Termine und Aktivitäten informieren, sowie mit Mitgliedern und Vorstand in Kontakt treten. Gastflieger sind herzlich willkommen und werden von uns gerne an den Him-mel über unser schönes, thermisch häufig aktives Flachland befördert.

Jan Kappler



Foto: Horst Dauenhauer

DGFC Südschwarzwald

ZDF Fernsehgottesdienst am Kandel

Im August wurde der ZDF Fernsehgottesdienst von unserem Hausberg, dem 1.241 m hohen Kandel im Schwarzwald, übertragen. Der Pfarrer von Waldkirch, Heinz Vogel, ein Naturliebhaber, hatte die Idee. Über 300 Gottesdienstbesu-cher fanden sich am frühen Morgen bei hochsommerlichen Temperaturen auf dem Berg ein, Hunderttausende verfolgten diese Sendung live am Fernseher, bei der sich der Schwarzwald von seiner schönsten Seite zeigte. Der Pfarrer band in den Gottesdienst neben dem DGFC Südschwarzwald auch die am Berg beheimateten Vereine ein, die Bergwacht Waldkirch und den Skiclub Waldkirch. Eine besondere Idee war die Gestaltung des Meditationsbeitrages, der während der Kommunion gezeigt wurde, abrufbar unter www.zdf.de/ZDFmediathek/pod-cast/222676?view=podcast, dort unter Datum 120819. Eine wunderbare Idee, hierfür bedankt sich der Verein sehr herzlich bei Pfarrer Heinz Vogel und schenkte ihm einen Tandemflug vom Kandel. Ebenso einen herzlichen Dank an Horst Dauenhauer von der Touristinfo in Simonswald, der uns das sonnige Foto zur Verfügung stellte.

Klaus-Dieter Sauer

Redaktionsschluss

Januar Info 179 - 12. November

März Info 180 - 14. Januar

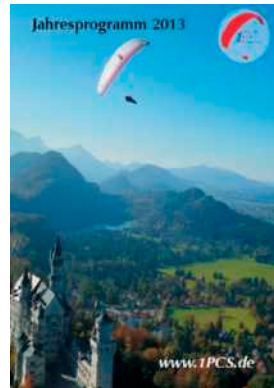


Drachenfliegen

Nur- und Starrflüglertreffen am Dolmar

Bei recht akzeptablem Flugwetter, was dieses Jahr nicht so häufig anzutreffen war, fand das 3. Nur- und Starrflüglertreffen zu Pfingsten am Dolmar bei Meiningen statt. Der Flugbetrieb war trotz des Nordwindes ganz rege. Bei Nordwind ist der Flugplatz des Dolmar im Lee gelegen und das erforderte doch etwas mehr Konzentration und Aufmerksamkeit vor allem beim Starten und Landen. Wie hat Josef Guggenmoos immer mit einem Augenzwinkern gesagt: „Im Lee ist's schee.“ Nichts desto trotz wurde passabel geflogen und die zahlreich erschienenen Teilnehmer waren zufrieden. Auch die Abende waren beim Grillen, Bier, Lagerfeuer, Fachsimpelei und nicht immer jugendfreien Witzen ganz lustig. Das Tanzbein wurde zur Wunschmusik beim Kneiper „Toschi“ geschwungen, so dass auch die Frauen auf ihre Kosten kamen und die Veranstaltung am Ende gut gelungen war. Das war jedenfalls die Meinung fast aller Teilnehmer und deshalb wird im nächsten Jahr die Veranstaltung wieder am Dolmar zu Pfingsten stattfinden. Denkt dran, als Nurflügel gelten schon die einfachsten Drachen, also auch Einfachsegelgeräte. Oldies, wie auch in diesem Jahr der Helios vom Schmiedler oder der Explorer von Schuhwerk sind gern gesehene Gäste. Diese Veranstaltung soll auch dazu beitragen, dass unsere Spezies nicht ausstirbt. Sonderkonstruktionen gepaart mit Enthusiasten, aber auch ganz normale Flugverrückte sind hier gern gesehen.

Falko Krüger



1. ParaFly-Club Schwaben

Jahresprogramm für 2013

Der 1. ParaFly-Club Schwaben (1. PCS) wartet auch im kommenden Jahr wieder mit einem attraktiven Programm auf. Rund 35 Ausfahrten und Veranstaltungen für Mitglieder und Gastflieger finden sich im Jahresprogramm 2013. Von A wie Alicante oder Annecy über Molveno, Norma und Vogesen bis Z wie Zillertal sind fast alle gängigen

Fliegerziele im Programm. Besondere Highlights sind die Fernreisen nach Kuba und Namibia. Neu dabei sind Slowenien, Madeira und eine Tour an die Mosel. 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



GSC Ratisbona

Der Flug ist das Geschenk

Man sitzt bei bestem Wetter auf dem Thurntaler, Speikboden oder sonstigen Hotspots für Streckenflieger – und der Nordwind verbläst von hinten alle Start- oder gar Streckenambitionen in den Süden... Um diesen und ähnlichen Frustsituationen entgegen zu treten, hat sich Florian Heigenhauser vom GSC Ratisbona als Therapie das verordnet, woraus die ganze Gleitschirmfliegerei ihren Anfangsimpuls bezogen hat: Erst raufgehen, dann fliegen. Im Frühjahr 2012 erzählte Florian Heigenhauser über 40 interessierten Gästen auf abwechslungsreiche Weise von seiner ersten Tour 2003 auf den Mont Blanc zu Fuß hinauf und wieder hinab, von der Tour zur Marchspitze im südlichen Lechtal 2010, zum Wilden Kaiser 2011 und der 1.400 Höhenmeter umfassenden Ostwand des Monte Casale bei Arco/Gardasee, bei dem einen oben nicht nur ein herrlicher Ausblick, sondern auch endlose Wiesen erwarten. Gutes Bildmaterial und schöne Videos vermitteln einen lebendigen Eindruck über Streckenverlauf, Naturerlebnis, Schlüsselstellen und Streckenflugmöglichkeiten der ausgewählten Gebiete. Der Überblick über die Bandbreite der Erlebnisse, die „climb and fly“ bieten kann, kam beim Publikum sehr gut an. Für Interessierte (und Einsteiger):

www.paraalpin.de/Schlern.html

Antonia Kienberger



Drachen- und Gleitschirmflieger Hohenlohe

Heißer Kampf um coole Platzierungen beim Hohenlohepokalfiegen

Baden oder fliegen gehen? Vor dieser Frage standen im August die Drachen- und Gleitschirmflieger in Hohenlohe. 27 Piloten zogen das Fliegen vor und kamen am Samstag nach Muldingen zum diesjährigen Hohenlohepokalfiegen. Dieser Wettbewerb ist überregional bekannt und zog auch dieses Jahr Teilnehmer aus dem Raum München, Augsburg, Regensburg und der Schwarzwaldregion an. Darunter auch der Weltranglisten Erste bei den Starren, Peter Friedemann aus Bretten. Auch die Nachbarvereine aus Heilbronn, Hardheim und Markelsheim waren gut vertreten. Zum Wettkampf ging es in das Schleppgelände bei Schmalfelden. Als Aufgabe wurde den Piloten ein 51 km Zielflug nach Hardheim gestellt. Alternativ dazu konnten durch lange Flugzeiten und Landungen nahe am ausgelegten Landepunkt Wertungspunkte gesammelt werden. Peter Friedemann kam dem Ziel Hardheim am nächsten und musste nur 11 km davor landen. Eine Spitzenleistung bei nur schwacher Thermik! Die anderen Piloten hatten nur eine Möglichkeit der Bruthitze am Boden zu entkommen - nach oben. Bei Flugzeiten von teilweise über drei Stunden und Höhen von 900 m über Grund ist das auch einigen gelungen. So konnten am Samstag zwei Wertungsdurchgänge geflogen werden. Am Sonntag ging es bei gleichen Aufgaben wieder nach Schmalfelden. Die Thermik war noch etwas geringer als am Vortag, so dass niemand auf Strecke ging. Manche Piloten erreichten trotzdem Flugzeiten von über einer Stunde. Bürgermeister Böhnel aus Muldingen brachte den Piloten kühle Getränke ins Fluggelände mit. Zum Dank dafür machte Tandempilot Gerhard Weber gleich einen Gleitschirmflug mit ihm, den Herr Böhnel sehr genoss. Über beide Tage wurden 125 Windenstarts absolviert und trotz der Hitze lief alles sehr routiniert und diszipliniert ab.

Drachenwertung:

1. Peter Friedemann, Bretten, Atos VR
2. Ingo Schmid, Creglingen, Orbiter
3. Thomas Goll, Billingsbach, MastR

Gleitschirmwertung:

1. Robert Mair, Regensburg
2. Gerhard Weber, Kupferzell
3. Wolfgang Sehm, Heppenheim

Thomas Goll

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH

Achtung Umzug !!

Seit 01.09.2012 befindet sich unsere Werkstatt in Füssen direkt neben dem Eisstadion
Unsere neue Anschrift lautet :

Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen
Tel. 0170-9619975

www.gleitschirmservice-roth.de



ANZEIGEN HOTLINE

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



ALGODONALES UND TENERIFFA GLEITSCHIRM-FLUGWOCHEN 2012/13

Unsere **Spanien-Flugwochen** für Gleitschirmpiloten ab A-Lizenz sind die ideale Alternative zur Mitteleuropäischen Winterpause. Gönn dir jetzt einen **Gleitschirmurlaub** mit Fluglehrerbetreuung in Algodonales/Andalusien oder auf Teneriffa!

Infos • Termine • Buchung:

PAPILLON.AERO/SPANIEN

NEUSTIFT - STUBAITAL - TIROL - AUSTRIA

22. Stubai-Cup 8. - 10. März 2013

Eller Monika +43 (0)664 445 32 33
Fluglehrerin und DHV Prüferin

Safari mit Moni
2013 Termine und mehr auf:
apc-stubai.at
parafly.at

Fly & Check Center Stubai
→ Gratis Tageskarte für den 11er Lift bei Check!





DGFC-Südschwarzwald

Gleitschirm meets Fallschirm

Ein eher ungewöhnliches Treffen fand am Freitag, den 07.09.12, im Elztal auf bzw. über dem Landeplatz Heimeck des DGFC-Südschwarzwald bei Waldkirch statt. Die Gleitschirmflieger des DGFC-Südschwarzwald veranstalteten zusammen mit den Fallschirmspringern des BVF (Breisgau Verein für Fallschirmsport) Freiburg ein Tandemevent der besonderen Art, einen „Tandem-Tausch“. Besonders erfreulich: Zum Einstieg ins Wochenende hatte Petrus für bestes Wetter über dem Kandel gesorgt. Etliche Gleitschirmflieger des DGFC-Südschwarzwald wagten den Adrenalinrausch mit den Tandemspringern, darunter sogar ein mutiger Kurzentschlossener. Die Cessna namens LORE stemmte 5 Loads (Aufstiege auf 3.000 m), bei denen auch 6 Solospringer abgesetzt wurden. Anfangs konnten die Springer die Landschaft um Freiburg genießen, nach rund 15 Minuten war die Absprunghöhe erreicht. Das Adrenalin schoss in den Körper, als es hieß „Tür auf“. Ca. 35 Sekunden dauerte der freie Fall von 3.000 m auf rund 1.500 m. Der Wind rauschte um die Ohren, bis sich der Hauptschirm mit einem Ruck öffnete. Auch die letzten Meter bis zur Landung wurden mit einer erheblich höheren Sinkgeschwindigkeit als beim Gleitschirmfliegen zurückgelegt.

7 Fallschirmspringer des BVF Freiburg genossen parallel zu den Sprüngen die Aussicht über dem Kandel bei herrlichen und auch etwas thermischen Tandem – Gleitschirmflügen, welche von erfahrenen Vereinsmitgliedern des DGFC durchgeführt wurden. Viele Soloflieger rundeten dieses bunte Bild über dem Kandel ab. Bis zum Sonnenuntergang wurde gesprungen und geflogen, was das Zeug hielt! Danach wurde auf dem Campingplatz „Elztalblick“ bis in die Dunkelheit gefeiert. Dort sorgte die Band „COVERS FINEST“ mit Hits der 70er und 80er für Partystimmung. Ein interessantes Erlebnis für beide Vereine, durchaus wiederholenswert!

Klaus-Dieter Sauer



DCB – Drachenfliegerclub Berlin

Trike Pilot für den UL-Schleppbetrieb am Flugplatz Altes Lager N 52 | E 13 gesucht

Peter Schühle und der DCB suchen ab August 2013 einen Nachfolger für den UL-Schleppbetrieb. UL-Schlepp im Alten Lager ist schon lange kein Geheimtipp mehr unter den Drachenfliegern. Täglicher UL-Schleppbetrieb seit 2004, ein Vollzeit-Schlepppilot am Platz und Wettbewerbe, wie die jährlichen German Flatlands HG und Deutsche Meisterschaft HG 2006/-08, haben dem UL-Schleppbetrieb Altes Lager im In- und Ausland einen Namen gemacht. Gute Thermik-, Strecken- und Ausbildungsbedingungen sorgen für eine hohe Auslastung des Schleppbetriebs. Die wachsende Zahl an Drachen-Flugschülern der Flugschule fly magic, die ein- und doppelsitzig im UL-Schlepp ausbildet, bringt auch während der Woche Schleppsicherheit. Peter hört Ende August 2013 auf. Damit der Schleppbetrieb auch danach reibungslos weiterläuft, suchen wir einen Nachfolger für seinen UL-Schleppbetrieb. Ein Schlepp-Trike ASO Viper, Rotax 582 / HAZARD 15 mit Ersatzteilen (Motor, Prop) sowie ein Hangar mit kompletter Werkstattausstattung sind vorhanden und können von Peter übernommen werden. Eine Wohnung direkt am Flugplatz kann eventuell gemietet werden. Für weitere Informationen bitte direkt an Peter Schühle wenden: 0160 / 315 4027

Katharina Dressel

DCB Ruhpolding

Clubmeisterschaft in stabiler Luft

Bei herrlichem Wetter, aber aufgrund der heißen Temperaturen geringer Thermikgüte, trug der Deltaclub Bavaria Ruhpolding seine Clubmeisterschaft aus. Gestartet wurde auf dem Unternberg. So konnten Wanderer und Touristen neben den Gleitschirmfliegern auch zahlreiche Drachenflieger bei den Starts beobachten. Obwohl keine weiten Strecken geflogen wurden, war Vorstand Dieter Kamml mit dem Ablauf der Clubmeisterschaft hochzufrieden: „Viele Helfer und Piloten, super Wetter und eine tolle Stimmung, was will man mehr.“ Der Freilassinger (links im Bild) trug sich mit seinem zweiten Platz auch in die Siegerliste ein. Den dritten Rang belegte Sigi Zeller (rechts) aus Inzell, neuer Clubmeister ist Roland Beutelhauser (Grassau). Alle Ergebnisse unter www.dcb-ruhpolding.de.
Pele Faßbender



ARCUS 7

...WEIL DEIN ERLEBNIS ZÄHLT!

POWERED BY
PASSION?

Neu

Neu

CONNECT RACE

Arcus 7 - unbeschleunigt EN-A

Fotos: Daniel Kofler / thermik.net



Eldorados für Drachenflieger

Prima, dass mit dem Artikel „Eldorados für Drachenflieger“ endlich mal wieder praktische Hilfestellung für unsere darbenende Sportart geleistet wurde. Doch wo Lob ist, ist die Kritik nicht weit. Eine für uns Saurier der Lüfte ganz wichtige Rubrik fehlt bei der Vorstellung schöner Gelände: Wie kommen wir mit unserer unhandlichen und schweren Ausrüstung zum Startplatz? Gibt es eine Sesselbahn? Eine Gondel? Muss man umsteigen? Wie wird das Gerät befördert? Wer hilft beim Aufladen? Wie weit ist es vom Parkplatz oder von der Bergstation zum Startplatz? Jeder Pilot, der mit einem langen Atos schon vor einer Gondel stand, die nur Geräte bis 5 m Länge befördert, weiß, wovon ich rede. Es ist auch nicht lustig, ohne Hilfe und unter Zeitdruck einen Drachen in die seit bald 40 Jahren unverändert besch...eidene Transportablage der Tegelbergbahn zu wuchten. Und wenn man zum Startplatz eine Bergtour bewältigen muss, mag das mit dem Gleitschirm ein Abenteuer sein, mit dem Drachen stößt man da schnell an die Grenzen.

Dieter Rebstock

Hallo Dieter,
Du hast recht, unser Autor Karsten Kirchhoff hat die Fluggebietsbeschreibungen ergänzt.

Benedikt Liebermeister / Redaktion DHV-Info

Neumagen-Drohn (nur HG)

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis zum Startplatz gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen im Bereich der Startrampe parken.

Bergbahn: keine

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: mit dem eigenen PKW oder falls anwesend mit dem Vereinsbus/Fahrservice vom Landeplatz aus.

Hilfe: andere Piloten

Starrflügler: können problemlos bis zum Startplatz transportiert werden.



Einkorn

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis fast zum Startplatz gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen im Bereich vor dem Turm parken.

Bergbahn: keine

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: mit dem eigenen PKW oder falls anwesend mit dem Vereinsbus/Fahrservice vom Landeplatz aus.

Hilfe: andere Piloten

Starrflügler: können problemlos bis zum Startplatz transportiert werden.



Tegelberg

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis zur Talstation gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen im Bereich des Landeplatzes parken. Von der Bergstation sind es nur wenige Meter bis zum Aufbauplatz hinter den Startrampen.

Bergbahn: ja

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: Haltevorrichtung auf dem Dach der Tegelbergbahn.

Hilfe: Personal, andere Piloten

Starrflügler: Transport von Starrflüglern möglich, aber erschwert.



Fulseck

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis zur Talstation gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen beim Freibad oder besser am Landeplatz parken. Ein Mitfahrer wäre sinnvoll. Sonst längerer Fußweg vom Landeplatz zur Talstation.

Bergbahn: ja

Umsteigen: ja (2 Sektionen)

Beförderung Gerät: feste Fahrzeiten für den Transport von Drachen.

Hilfe: Das Be- und Entladen obliegt dem Dracheneigentümer, evtl. andere Piloten. Von der Bergstation muss das Fluggerät einige Meter bergab zu den Startplätzen getragen werden.

Starrflügler: Transport von Starrflüglern möglich. Transport erfolgt auf Lasten-/Ladeplattformen.



Emberger Alm

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis fast zum Startplatz gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen im Bereich vor dem Startplatz parken.

Bergbahn: keine

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: mit dem eigenen PKW oder falls anwesend mit dem Vereinsbus/Fahrservice vom Landeplatz/Einfahrt Campingplatz aus.

Hilfe: andere Piloten

Starrflügler: können problemlos bis zum Startplatz transportiert werden.



Ebenalp

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis zur Talstation gefahren werden, anschließend das Auto auf den Parkflächen im Bereich der Talstation oder des Landeplatzes parken. Von der Bergstation sind es nur wenige Meter bis zum Startplatz unterhalb der Bergstation. Zu den oberen Startplätzen muss der Drachen getragen werden.

Bergbahn: ja

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: Haltevorrichtung unter der Kabine der Ebenalpseilbahn.

Hilfe: Personal, andere Piloten

Starrflügler: Transport von Starrflüglern problemlos möglich.



Ahornach

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens bis zum Startplatz gefahren werden, anschließend sollte das Auto etwas abseits geparkt werden. Im Bereich des Startplatzes absolutes Parkverbot!

Bergbahn: keine

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: mit dem eigenen PKW oder falls anwesend mit dem Vereinsbus/Fahrservice vom Landeplatz aus.

Hilfe: andere Piloten

Starrflügler: können problemlos bis zum Startplatz transportiert werden.



Le Treh

Anfahrt: Mit dem Auto kann zum Abladen des Drachens nicht direkt bis zum Startplatz gefahren werden. Der Drachen muss einige Meter bergauf bis zum Startplatz getragen werden. Das Auto ist auf den Parkflächen neben der Straße abzustellen.

Bergbahn: keine

Umsteigen: nein

Beförderung Gerät: mit dem eigenen PKW oder falls anwesend mit dem Vereinsbus/Fahrservice vom Landeplatz aus.

Hilfe: andere Piloten. Man sollte möglichst zu zweit sein.

Starrflügler: müssen bis zum Startplatz getragen werden.



PARAGLIDING ADVENTURE Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal
FLY ZONE
www.paragliding-adventure.com
SLOVENIA

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

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

* auf lagernde Artikel

FLIEGFIX
ROUTE SELTE OUTDOOR

DER OUTDOOR- UND BOOTSSPEZIALIST!

Rucksäcke, Zelte, Kocher, Trekking- und Expeditionsausrüstung und -bekleidung, Falt-, Luft- und Hartschalenboote, Kletterausrüstung; Versanddauer: 2 bis 3 Tage*

Genz Sportgeräte GmbH
Salzburgerstr. 340, A-8950 Stainach
Tel. +43.3682.26112

www.FLIEGFIX.com

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.

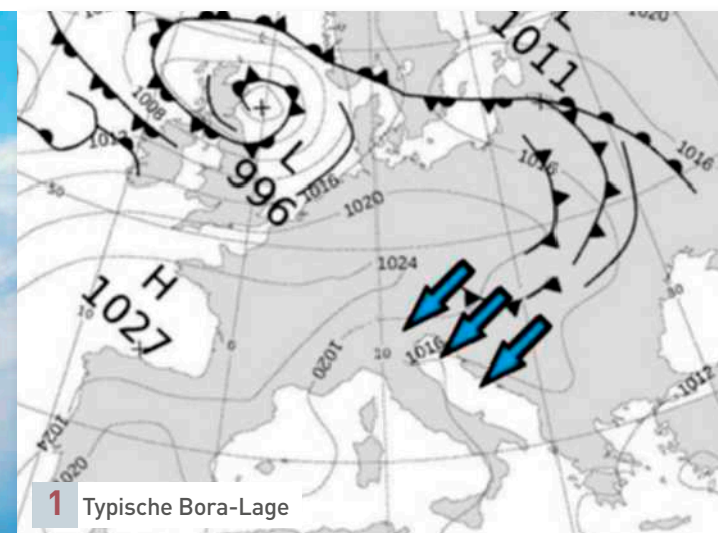
Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542
www.flugvario.de info@flugvario.de

© 2007 SKYTRAXX

Die Bora

Wenn das Flugwetter „Seitenstechen“ hat

TEXT UND FOTOS VOLKER SCHWANIZ



1 Typische Bora-Lage



2 Bora-Prognose auf dem italienischen Meteoportal vom Team Kachelmann: www.meteo-allerta.it

Große Gebirgsketten wie die Alpen nehmen regen Einfluss auf das Wettergeschehen in ihrem Umfeld. Neben ihrer Wirkung als Wetterscheide bilden sie auch diverse Windsysteme aus, die für die Fliegerei bedeutungsvoll – oder durch ihre Stärke und Turbulenz – gefährlich sind.

In den Alpen sind diese Windsysteme im Westen der Mistral (Gebirgsdüse, siehe DHV-Info 177), im zentralen Bereich der Nord- und Südföhn (warmer Fallwind aus höheren Luftschichten im Gebirgslee) sowie im Osten die Bora (von Gravitation, Temperatur und Druckunterschied angetriebener kalter Fallwind in die Adria).

Die Bora ist dabei der am wenigsten bekannte Flugwetterverderber im SO der Alpen. Zu vergleichen ist die Bora am ehesten mit einem extremen starken seichten/flachen Föhn, bei dem die Fallhöhe nicht groß genug ist, um eine deutliche (adiabatische) Erwärmung hervorzurufen. Weitere Gemeinsamkeiten zum Föhn sind die bevorzugten Einfallswerte über Pässe bzw. längere Täler in Windrichtung, die sehr hohen Windge-

schwindigkeiten und die extremen Turbulenzen.

Die typische Bora-Lage

Ausgelöst wird die Bora durch eine nordöstliche Luftströmung, die Kaltluft über die Dinarischen Alpen führt. Dabei fließt diese kühle/schwerere Luft unter erheblicher Beschleunigung zur Adria hinunter. Diese NO-Strömung mit Kaltluft kann durch ein sich aufbauendes Hochdruckgebiet oder auch durch ein Tiefdruckgebiet über Italien ausgelöst werden. Siehe obige Beispielkarte für eine antizyklonale Bora (Bild 1), die meist wolkenloses/kaltes Wetter bringt. Im Gegensatz dazu die zyklonale Bora, die viele Wolken und Frontwetter mit sich bringt.

Wo fliegt es – wo bläst es

Fliegerisch ist die Bora vor allem in Kroatien, Slowenien und auch in Teilen Nordostitaliens als Flugwetterverderber zu sehen. In SLO und Kroatien hat man fast keine Chance, der Bora zu entgehen, in Italien allerdings lohnt die Flucht an den Südalpenrand und dann ab nach Westen.

Während in Meduno die Bora noch kaum Flüge zulässt, ist einige Kilometer weiter westlich in Bassano zu beobachten, dass sich die Stärke des hier wehenden Ostwindes im fliegbaren Bereich für Gleitschirme einpendelt und damit nur selten ganztags der Wind den Flugtag verbläst. Eine Flucht in die inneralpinen Bereiche der Ostalpen ist meist keine Alternative, da hier die nördliche Windkomponente der Wetterlage in der Regel für eine nordföhnige Situation sorgt.

Die Römer waren unschuldig!

Eine interessante Hintergrundinformation zur Bora und ihrem Einfluss auf die Vegetation an der dalmatinischen Küste, sowie den vorgelagerten Inseln: Hier wird meist dem menschlichen Raubbau die Schuld an der völligen Verkarstung der Landschaft zugeschoben. Aber nicht Römer und Venezianer haben hier den Wald abgeholzt! Es ist vielmehr die Bora, die über weite Gebiete keine Regeneration des Bewuchses zulässt (Windgeschwindigkeiten bis 200 km/h sind im Winter gebietsweise möglich).

Prognose

Während der Wintermonate treten Bora-Lagen sehr häufig auf, sind sehr stark ausgeprägt und auch meist über viele Tage andauernd. In der Thermiksaison dauert eine Bora-Phase meist zwei Tage, selten drei Tage, ehe der Wind rasch wieder nachlässt. Die Prognose der Bora über die üblichen Karten des GFS-Wettermodells (Wetterzentrale, Wetter3 etc.) ist nicht einfach: Die GFS-Windkarten des Bodenwindes, der 925 hPa- und auch der 850 hPa-Schicht bilden die Situation nur sehr grob ab, d.h. mit ihnen ist also

nur sehr starke Bora auszumachen. Deutlich besser geht es mit den 850 hPa/Temperaturkarten, die aber ein geübtes Auge und viel Prognoseerfahrung voraussetzen.

Am einfachsten und auch am besten nutzt man die Bora-Prognose vom Team Kachelmann, das auf ihrem italienischen Wetterportal (www.meteo-allerta.it => Deutsch => Regionalwinde => Bora) zu finden ist. Dieses Diagramm beschreibt für die nächsten 5 Tage die zu erwartende Bora-Tendenz im für Flieger wichtigen Bereich Slowenien und Nordadria. Als Indikator

werden dabei die zu erwartenden Bodendruckdifferenzen zwischen Maribor (Slowenien) und Triest (Italien) verwendet. Ab einem Druckunterschied von minus 4 hPa (s. gestrichelte Linie im Diagramm) ist mit Bora zu rechnen!

→ Auf der DHV Wetter-Startseite findet man den Direktlink zu dieser Boraprogno am rechten Rand, im Linkblock „Alpenregion“ (Bild 2). Bora-Prognose auf dem italienischen Meteportal vom Team Kachelmann: www.meteo-allerta.it

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

FLY
Trio

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

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

FLUGSCHULE WESTENDORF

TESTFLÜGE DES DHV

Das Testberichtschem a 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-Flügelradsensoren 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 Extremflugverhalten kommen. Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

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

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 Flugerfahrung	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 Flugerfahrung 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. Steilspiralen, 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 Kurvenhandling eine fortgeschrittene, präzise und feinfühlige 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 bestätigt. Der DHV empfiehlt für die Ausbildung ausschließlich Gleitschirme der LTF-Klasse A.
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 Flugerfahrung 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 Extremflugverhaltens 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 Extremflugzuständen ausgeschlossen werden können.	Grundsätzlich nicht geeignet

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - GRADIENT NEVADA 28 - DHV GS-01-2001-12

Klassifizierung B

Hersteller Gradient s.r.o.

Inhaber der Musterprüfung Gradient s.r.o.

Musterprüfdatum 11.07.2012

Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006

Betriebsgrenzen

Startgewicht 95 - 115 Kg

Sitzzahl 1

Windenschlepp Ja

Nachprüfintervall 24 Mo

Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Nicht für Schulung geeignet

Merkmale

Beschleuniger Ja

Trimmer Nein

Projizierte Fläche 24,3 m²

Gewicht (ohne Packsack) 5,7 Kg

Material Obensegel NCV Skytex 9017 E77A

Material Untersegel NCV Skytex 9017, E38A

Leinenmaterialien Stammleinen 1: Linos PPSL275, Stammleinen 2: Linos PPSL200

Stockwerk 1: Linos PPSL160, Stockwerk 2: Linos PPSL 120, Stockwerk 3: Cousin Vectran 70, Stockwerk 4: Cousin Vectran 100, Stockwerk 5: Linos DC 120,

Stockwerk 6: Linos DC 60, Stockwerk 7: Linos DC 100, Stockwerk 8: Cousin Vectran 60

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
Trimmungsgeschwindigkeit 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°
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklapper 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	Bis 12 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	B
Einleitung Ausleitung	Abkippen nach hinten weniger 45° Selbstständig in weniger als 3 s	Abkippen nach hinten weniger 45° Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	B	B
Einleitung Ausleitung	Abkippen nach hinten weniger 45° Selbstständig in 3 s bis 5 s	Abkippen nach hinten weniger 45° Selbstständig in 3 s bis 5 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
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	B	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Schwach (weniger als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt



Einseitiger Klapper 45-50°	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindreihen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75°	A	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	90° bis 180°
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	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	90° bis 180°
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	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
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
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	Ja
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	Ja
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges
Trudelneigung bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudelneigung bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannenrichtung 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 spezieller Vorrichtung
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 spezieller Vorrichtung
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	Stabiler Flug
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in 3 s bis 5 s	Selbstständig in 3 s bis 5 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 Steilschrauben	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		

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - ICARO CYBER TE XS - DHV GS-01-2002-12

Klassifizierung A		
Hersteller ICARO paragliders - Fly & more GmbH		
Inhaber der Musterprüfung ICARO paragliders - Fly & more GmbH		
Musterprüfdatum 20.07.2012		
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006		
Betriebsgrenzen		
Startgewicht 55 - 72 Kg		
Sitzzahl 1		
Windschlepp Ja		
Nachprüfintervall 24 Mo		
Schulungstauglichkeit (Herstellerangabe): Für Schulung geeignet		
Merkmale		
Beschleuniger Ja		
Trimmer Nein		
Projizierte Fläche 17,05 m ²		
Gewicht (ohne Packsack) 4,4 Kg		
Material Obersegel Dominiko Textile DOKDO - 200MF (WR)		
Material Untersegel Dominiko Textile DOKDO - 200MF (WR)		
Leinenmaterialien Stammlenien 1: Liros TSL 280		
Stockwerk 1: Liros TSL 140, Stockwerk 2: Liros DC 100		
Verhalten bei	min. Startgewicht (55kg)	max. Startgewicht (72kg)
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
Trimmungsgeschwindigkeit 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 55 cm	Größer als 55 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklapper 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	12 m/s bis 14 m/s	12 m/s bis 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	A	A
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
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
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	Vorschießen 0° bis 30°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
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
Eindrehen 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
Eindrehen 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
Eindrehen 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
Eindrehen 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/Neigung bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln/Neigung bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	A
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	Dreht weniger als 45° weg
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannenrichtung gerade	Stabil, Kappe bleibt in Spannenrichtung 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 spezieller Vorrichtung
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 spezieller Vorrichtung
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 Steilschlangen	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		

DHV TESTBERICHT LTF 2009 - SKYWALK TONKA 15 - DHV GS-01-2003-12

Klassifizierung D		
Hersteller Skywalk GmbH & Co. KG		
Inhaber der Musterprüfung Skywalk GmbH & Co. KG		
Musterprüfdatum 29.07.2012		
Angewandte Prüfrichtlinien LTF NFL II-91/09, EN 926-2:2005, EN 926-1:2006		
Betriebsgrenzen		
Startgewicht 56 - 105 Kg		
Sitzzahl 1		
Windschlepp Ja		
Nachprüfintervall 24 Mo		
Merkmale		
Beschleuniger Ja		
Trimmer Nein		
Projizierte Fläche 14,6 m ²		
Gewicht (ohne Packsack) 3,6 Kg		
Material Obersegel Skywalk Dominico Textile ; Aerofabrix Dominico 10 DFM		
Material Untersegel Dominico Textile 10 DFM		
Leinenmaterialien Stammlenien 1: Liros PPSL 200, Stammlenien 2: Liros PPSL 120, Stammlenien 3: Liros NTL 160		
Stockwerk 1: Liros LTC 120, Stockwerk 2: Liros LTC 65, Stockwerk 3: Liros LTC 80		
Verhalten bei	min. Startgewicht (56kg)	max. Startgewicht (105kg)
Füllen/Starten	C	C
Aufziehverhalten	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers angebremsst werden	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers angebremsst werden
Spezielle Starttechnik erforderlich	Ja	Ja
Landung	D	D
Spezielle Landetechnik erforderlich	Ja	Ja
Geschwindigkeiten im Geradeausflug	B	B
Trimmungsgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja
Minimalfluggeschwindigkeit	25 km/h bis 30 km/h	25 km/h bis 30 km/h
Steuerkräfte und Steuerwege	C	D
Symmetrische Steuerkräfte	Zunehmend	Zunehmend
Symmetrischer Steuerweg	40 cm bis 55 cm	35 cm bis 50 cm
Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges	A	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°
Einklapper tritt auf	Nein	Nein
Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug	A	A
Einklapper 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	B	B
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 14 m/s
Symmetrischer Frontklapper	B	B
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 30° bis 60°	Vorschießen 30° bis 60°
Wegdrehverhalten	Behält den Kurs bei	Behält den Kurs bei
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Symmetrischer Frontklapper im beschleunigten Flug	D	D
Einleitung	Abkippen nach hinten größer als 45°	Abkippen nach hinten größer als 45°
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	Selbstständig in weniger als 3 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 60° bis 90°	Vorschießen 60° bis 90°
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 90° weg	Dreht weniger als 90° weg
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	C	C
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 60° bis 90°	Vorschießen 60° bis 90°
Klapper	Kein Einklappen	Kein Einklappen
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	Nein
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Weit (mehr als 45°)	Schwach (weniger als 45°)
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	Die meisten Leinen gespannt
Einseitiger Klapper 45-50%	A	A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	Weniger als 90°	Weniger als 90°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein



Einseitiger Klapper 70-75%	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 45-50% im beschleunigten Flug	B	B
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Nein	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Einseitiger Klapper 70-75% im beschleunigten Flug	C	C
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° bis 180°	90° bis 180°
Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Vorschieß- oder Rollwinkel 60° bis 90°	Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	Selbstständige Wiederöffnung
Wegdrehen insgesamt	Weniger 360°	Weniger 360°
Gegenklapper tritt auf	Ja, ohne Änderung der Drehrichtung	Nein
Eindrehen tritt auf	Nein	Nein
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper	C	D
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	25 % bis 50 % des symmetrischen Steuerweges	Weniger als 25 % des symmetrischen Steuerweges
Trudeln/Neigung bei Trimmungsgeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Trudeln/Neigung bei geringer Fluggeschwindigkeit	A	A
Trudeln tritt auf	Nein	Nein
Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung	A	A
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
B-Stall	A	D
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	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weiteren 3 s bis 5 s
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 30° bis 60°	Vorschießen 60° bis 90°
Kaskade tritt auf	Nein	Nein
Ohren anlegen	A	A
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	Mittels spezieller Vorrichtung
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 Standardverfahren	Mittels spezieller Vorrichtung
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 Steilschlangen	C	C
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	720° bis 1 080°, selbstständige Rückkehr in den Normalflug	720° bis 1 080°, 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		
Sehr direktes Handling, kurze Steuerwege, kleine Fläche, hohe Dynamik.		

DHV-XC 2012

Eine erfolgreiche Saison ist zu Ende gegangen. Mit über 78.000 Flügen ein neuer Rekord.

TEXT RICHARD BRANDL

FOTO STEFFEN WINK ÜBER DER TOFANA/DOLOMITEN

Alle Flüge findet ihr im Detail auf www.dhv.de unter DHV-XC. Dann Flüge->Filter->Pilot und Datum auswählen.

Die Erfolgsgeschichte geht weiter: Auch in der DHV-XC Saison 2012 wurden erneut noch mehr Flüge eingereicht als in den vergangenen Jahren. 3.683 Piloten stellten bis zum 15. September 78.232 Flüge online, das ist eine Steigerung zum Vorjahr (71.000 Flüge) um etwa 10%. Dabei zeigte sich das Wetter einige Monate nicht wirklich fliegerfreundlich, beim Warten auf Hammertage war noch mehr Geduld und Durchhaltevermögen als sonst angesagt. Trotzdem war und ist das Interesse am DHV-XC weiter ungebrochen, sowohl was die Teilnehmerzahlen und die Zahl der eingereichten Flüge angeht als auch was die Zugriffszahlen der Besucher betrifft. Neben der Popularität der Deutschen Meisterschaft im Streckenfliegen mit allen Unterwertungen, den vielen Vereins- und Regionenwertungen und der intensiven Nutzung als persönlichem Flugbuch ist vor allem das weiter steigende „Zuschauerinteresse“ erwähnenswert. Flüge im DHV-XC unkompliziert online und zeitnah anschauen zu können, ist für viele Piloten eine einfache Möglichkeit, die Flüge anderer mit zu erleben und eigene Flugvorhaben zu planen. Das müssen nicht immer die angepeilten Rekordflüge sein, es ist z.B. genauso interessant, ob das Wetter gerade für das heimische Fluggelände passt, ob man am Nachmittag fliegerisch wirklich etwas verpasst hat und ob sich das Hinfahren am nächsten Tag lohnen könnte.

Deutsche Meister

In der abgelaufenen Saison 2012 wurde ab dem 1. Januar eine neue Klasse samt Deutschem Meistertitel in der Streckenflugmeisterschaft für Gleitschirme eingeführt. In der Standard-Klasse finden sich jetzt Flüge mit Schirmen, die mit LTF A, B und 1, 1-2 eingestuft sind, die Distance-Wertung für Gleitschirme im Fun Cup wurde eingestellt. Die Sportklasse (für Schirme bis LTF C und 2) blieb unverändert so wie bisher, die Offene Klasse wurde in Performance-Klasse umbenannt (bis LTF D und 3, keine Prototypen).

Insgesamt nahmen an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft Gleitschirm in der Standardklasse 757, in der Sportklasse 1.796 und in der Performance-Klasse 593 Piloten teil. 169 Tandemflieger und 185 Damen flogen um den Meistertitel. 165 Junioren (im Alter bis 28 Jahre) und 180 Newcomer (mit der ersten Saison einer XC-Teilnahme) finden sich in den Sonderwertungen.

Bei den Drachen gibt es zwei Wertungsklassen, das ist die Klasse der Flexiblen (FAI 1) mit 269 Teilnehmern und die Klasse der Starrflügler (FAI 5) mit 147 Teilnehmern. Erstmals wurden in einer Sonderwertung die Turmdrachen gelistet (als Ersatz für die gleichzeitig beendete Distance-Wertung im Fun Cup), hier gingen 126 Teilnehmer an den Start. In der Damenwertung flogen 28 Teilnehmerinnen um den Deutschen Meistertitel. In den Sonderwertungen nahmen 21 Junioren und 21 Newcomer teil.

Die Namen aller Sieger und Bestplatzierten, deren Gesamtpunkte und Fluggeräte findet ihr in den Ergebnislisten hier im DHV-Magazin. Wer noch mehr Details wissen will, einfach unter xc.dhv.de in die Wertungslisten schauen (die gewünschte Saison 2012 nicht vergessen einzustellen). Dort kommt man auch mit einem Klick auf die Details der gewerteten besten Flüge aller Teilnehmer.

Vorläufiger Endstand 15. September 2012 (DHV-XC 3.681 Teilnehmer, 78.178 Flüge)



Georg Rauscher
Deutscher GS-Streckenflugmeister
Standardklasse

GS Standard Klasse (757 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Georg Rauscher	Nova Mentor 2 989.11
2	Christoph Kirsch	Nova Mentor 2 911.73
3	Stefan Lauth	Nova Mentor 2 893.12
4	Till Gottbrath	Nova Mentor 2 834.68
5	Eberhard Linckh	Swing Mistral 6 814.52
6	Peter Ertle	Nova Ion 2 712.91
7	Thomas Babucke	Nova Mentor 2 646.95
8	Bernd Hirschfeld	Ozone Swift 2 627.04
9	Robert Schaller	Ozone Swift 2 626.91
10	Tobias Vöster	Ozone Rush 3 623.86



Oliver Teubert
Deutscher GS-Streckenflugmeister
Sportklasse

GS Sportklasse (1.795 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Oliver Teubert	Skywalk Cayenne 4 1321.62
2	Dietmar Siglbauer	Swing Astral 7 1240.17
3	Uli Straßer	Icaro Maverick 2 1133.26
4	Werner Schütz	Icaro Maverick 2 1127.08
5	Torsten Hahne	Swing Astral 7 1112.54
6	Hans Walcher	Skywalk Cayenne 4 1085.48
7	Achim Warbruck	Skywalk Cayenne 4 1079.34
8	Stefan Hennes	Gradient Aspen 4 1072.45
9	Jörg Remus	Advance Sigma 8 1002.03
10	Stefan Glosauer	Swing Astral 7 963.35



Daniel Tyrkas
Deutscher GS-Streckenflugmeister
Performanceklasse

GS Performance Klasse (593 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Daniel Tyrkas	Swing Core 2.23 1345.33
2	Rene Rau	Ozone Mantra M4 1075.35
3	Uli Wiesmeier	Gin Boomerang X 983.65
4	Erwin Auer	Swing Core 2.23 977.96
5	Ralf Kopp	Ozone Mantra M4 900.79
6	Istvan Hejja	Advance Omega 8 860.60
7	Martin Serner	Ozone Enzo 841.04
8	Robert Blum	Gin Boomerang X 815.39
9	Stefan Bocks	UP Trango XC 2 809.24
10	Hagen Walter	Ozone Mantra M4 797.69



Corinna Schwiegershausen
Deutsche HG-Streckenflugmeisterin
Damen

HG Damen (28 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	C. Schwiegershausen	Moyes Litespeed RX3 894.23
2	Greetje Janßen	Icaro 2000 Laminar Z9 353.05
3	Katharina Dressel	BautekSunrise 344.52
4	Caroline Greiser	Wills Wing U2 145 338.37
5	Christine Aichner	Aeros Combat L 12 329.06
6	Melanie Fricke	Seedwings Spyder 266.27
7	Manuela Braun	AIR Atos Vs 235.10
8	Jutta Fürsattel	Seedwings Spyder 231.92
9	Regina Glas	Aeros Combat 12 188.75
10	Nicola Demmeler	Aeros Combat 172.44



Markus Ebenfeld
Deutscher HG-Streckenflugmeister
Flexible

HG Flexible (269 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Markus Ebenfeld	Icaro Laminar Z9 1532.25
2	Peter Waldmann	Aeros Combat GT 1424.82
3	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 981.10
4	Matthias Mayer jun.	Aeros Combat L 963.61
5	Norbert Reitmeier	Wills Wing T2C 920.11
6	C. Schwiegershausen	Moyes Litespeed RX3 894.23
7	Achim Vollmer	Aeros Combat 874.51
8	Klaus Peter Wilming	Aeros Combat L 13 849.93
9	Roland Währle	Moyes LS 3,5 828.26
10	Tom Becher	Icaro 2000 Laminar Z9 771.66



Frank Schmid
Deutscher HG-Streckenflugmeister
Starrflügler

Starrflügler (147 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Frank Schmid	AIR VRQ 1507.85
2	Dirk Ripkens	AIR Atos VR 10 1352.33
3	Bertold Meier	AIR Atos VR 1295.27
4	Tim Grabowski	AIR Atos VQ 12 1276.16
5	Reinhard Pöpl	AIR Atos VR 10 1270.99
6	Dieter Müglic	AIR Atos VX 1234.66
7	Roland Beutlhauser	AIR Atos VR 10 1218.33
8	Manfred Veit	AIR Atos VR 1157.84
9	Jochen Zeyher	AIR VR 11 1042.61
10	Michael Huppert	AIR Atos VR 11 975.36



Christin Kirst
Deutsche GS-Streckenflugmeisterin
Damen

GS Damen (184 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Christin Kirst	Skywalk Cayenne 4 834.06
2	Monika Mack	Swing Astral 7 773.84
3	Angela Dachs	Swing Astral 7 594.27
4	Hilrun Kleiner	Nova Mentor 2 475.79
5	Birgit Schwab	Ozone Rush 3 438.40
6	Lisa Bauer	Advance Sigma 8 398.43
7	Maren Hildebrand	Swing Mistral 393.63
8	Anette Klausmann	Sky Antea 2 390.64
9	Miriam Hempel	UP Trango XC 2 389.65
10	Christine Miller	Icaro Maverick 2.2 372.96



Markus Henninger
Deutscher GS-Streckenflugmeister
Tandem

GS Tandem (169 Teilnehmer)		
Platz	Pilot	Punkte
1	Markus Henninger	Gradient BiGolden 2 508.94
2	Hartmut Anding	Parateck P Pi 5 428.90
3	Wolfgang Nöhrl	Sky Metis 2 401.02
4	Martin Böhringer	Axis Sirius 355.23
5	Claus Mißbichler	Sky Metis 2 255.42
6	Thoralf Hase	Nova Bion 244.71
7	Horst Altmann	Parateck Bi 6 243.21
8	Oliver Guenay	Sol Kangaroo 3 230.40
9	Rolf Böttcher	Sol Kangaroo 3 206.68
10	Michael Schatz	Nova Jambo 194.99

Vereinswertungen

Hier gibt es weiterhin die normale Vereinswertung, die drei besten Piloten eines Vereines bilden mit ihren drei punktbesten Flügen der Saison eine Mannschaft. Bei den Gleitschirmen waren es 183 Vereine, bei den Drachen 67.

Wie jedes Jahr heiß umkämpft war die Bundesliga. Vom 1. März an werden an den Wochenenden sogenannte Runden gewertet. Die Kilometer der weitesten Flüge dreier verschiedener Piloten eines Vereins von Samstag und Sonntag werden zusammengezählt und nach der Zahl der teilnehmenden Vereine dafür Punkte vergeben. Um zu verhindern, dass bei riskanten Bedingungen geflogen wird, müssen gewertete Flüge über 40 DHV-XC-Wertungspunkte (Kilometer mal Aufgabenfaktor) aufweisen. Die Berechnung nach Kilometern und nicht nach Faktoren gibt auch den Flachlandvereinen die Chance, gegen FAI- und flache Dreiecke (die bekanntermaßen im Flachland nicht wirklich einfach zu fliegen sind) zu bestehen. Vor allem an den „normalen“ Flugtagen punkten oft Piloten für ihre Vereine, die nicht auf den ersten Plätzen in den Wertungslisten stehen. Durch die einfache Berechnung und die verkürzte Einreichungsfrist von 48 Stunden ist das aktuelle Ranking in der Bundesliga immer schnell und übersichtlich nachzuvollziehen. 175 Gleitschirmvereine und 72 Drachenvereine nahmen teil.

Deutschlandpokal

Dieser spannende und wieder hart umkämpfte Wettbewerb ist für Piloten aus dem Flachland und aus den schwierigen nichtalpinen Geländen wie etwa dem Bayerischen Wald gedacht. Es werden die sechs besten Flüge eines Piloten gewertet, die alle innerhalb Deutschlands gestartet und geflogen sein müssen. Sowohl die Bestleistungen als auch die Anzahl der eingereichten Flüge beweisen eindrucksvoll, dass weite Flüge nicht nur in den Alpen oder im Ausland möglich sind. Das Potential im Deutschen Flachland ist noch lange nicht ausgeschöpft, hier werden wir noch viele tolle Überraschungen erleben. 2.123 Gleitschirm- und 348 Drachenpiloten waren in der Saison 2012 dabei.

Fun Cup

Dieser Cup ist ausschließlich für Schirme mit einer Einstufung nach LTF A oder 1 und für Turmdrachen gedacht. In einer Airtimewertung werden dabei die Flugstunden aller eingereichten Flüge eines Piloten zusammen gezählt. Die Distancwertungen wurden eingestellt, die Schirme mit LTF A und 1 können in der neuen Standardklasse in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, die Drachen in der neu eingeführten Turmdrachenwertung teilnehmen. Für Schirmflieger - die Klassifizierung eines Schirmes wird durch die „schlechteste“ Testnote bestimmt, wenn ein Schirm also unbeschleunigt ein A, beschleunigt aber ein B bekommen hat, dann kann mit diesem Schirm aufgrund

seiner Gesamteinstufung LTF B nicht am Fun Cup teilgenommen werden. 200 Gleitschirm- und 127 Drachenpiloten flogen um den Sieg.

Vereins- und Regionenwertungen

Mittlerweile werden 45 Vereins- bzw. Regionenwertungen über den DHV-XC veranstaltet. Hier bietet der Verband seinen Mitglieds-Vereinen die einzigartige Möglichkeit, Streckenflug-Meisterschaften nach eigenen Regeln auszurichten und dafür alle Vorteile einer Online-Auswertung und -Flugdarstellung ohne eigenen Aufwand zu nutzen. Ansprechpartner für Interessierte ist Peter Wild: admin@xc.dhv.de.

welcome to the **ATOS** family

ATOS - a class of its own
 ATOS VR - Leistung pur
 ATOS VQ - Der Intermediate
 ATOS VX - Tandem, Trike
 ATOS VR190 - Die Trikefläche
 ATOS S - Der kleine leichte

Firmensitz in Halblech-Buching
 Produktionsfläche 850 m²

ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 400 km

A-I-R
 A-I-R GmbH
 Sesselbahnstraße 8
 87642 Halblech-Buching
 www.A-I-R.de
 fon: +49 (0)8368 9148848
 fax: +49 (0)8368 9148849
 email: info@A-I-R.de

GS Newcomer (180 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Robert Schaller	Ozone Swift	626.91
2	Peter Glöckl	Advance Sigma 8	490.18
3	Matthias Kothe	Swing Astral 6	387.03
4	Remy Ochmann	Paratech P 45	343.22
5	Ch. Reichenberger	Sky Antea 2	329.86
6	Christian Müller	Skywalk Cayenne 4	324.40
7	Annalena Hinestroza	UP Trango XC 2	301.33
8	Walter Gamer	Advance Omega 8	299.78
9	Knud Schäfer	Nova Rookie	259.30
10	Bernd Winkler	Sky Antea 2	258.28

GS Junioren (165 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Christoph Bessei	Nova Factor 2	903.33
2	Martin Serner	Ozone Enzo	841.04
3	Rico Konratt	Nova Triton	762.73
4	Sebastian Huber	Gin Sprint Evo	635.34
5	Robert Schaller	Ozone Swift	626.91
6	Sebastian Dlugoszek	Advance Omega 7	583.29
7	Niels Niethard	Ozone Enzo	521.53
8	Jörn Niehuesbernd	Aircross U-Sport	502.57
9	Martin Petz	Ozone Enzo	476.69
10	Daniel Fischer	Nova Mentor 2	472.85

Flugbuch

Um den Zeitdruck beim Einreichen für die nicht um Platzierungen fliegenden Piloten zu verringern, können Flüge mittlerweile auch nach der 14tägigen Einreichungsfrist hochgeladen werden. Diese Flüge zählen dann zwar nicht mehr für die einzelnen Wertungen in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, werden aber im persönlichen Flugbuch im DHV-XC aufgelistet. Wen die kurzen Flugbuchflüge in den Tagesfluglisten stören, der kann diese mit einmal Klicken über einen leicht zu erreichenden Filter ausblenden (mit der Maus auf „Flüge“ gehen und „Filter: nur Flüge >15km“ anklicken).

Resümee

Die jedes Jahr weiter steigende Zahl von Teilnehmern und eingereichten Flügen, aber auch die zunehmenden Seitenaufrufe von reinen XC-Betrachtern zeigen deutlich, dass der DHV-XC für jeden etwas bietet. Abgesehen von dem sportlichen Wettbewerbsgedanken stellt der XC eine riesige Fülle von Informationen bereit. Die immer weiter entwickelte Dokumentation und Darstellung der eingereichten Flüge, aber auch die persönlichen Eindrücke über Fotos und Kommentare sind eine nicht zu ersetzende Grundlage oder Ergänzung für die Planung eigener Flugvorhaben. Das mag die Jagd nach Rekordflügen oder auch die Geländeauswahl für den nächsten Clubausflug sein. Manchmal kann nur das bloße Anschauen von tollen Flügen, egal ob das ein 200km-Flug vom Speikboden oder ein neuer 12km-Rekord von ei-

HG Newcomer (21 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Jochen Aicher	Aeros Combat 13,2 GT	503.38
2	Jochen Vogel	AIR Atos C	446.90
3	Knud Schäfer	AIR Atos N	423.59
4	Peter Pfab	Icaro MastR	384.76
5	Christof Knatz	Icaro Laminar 13 R	258.41
6	Diether Beck	AIR Atos VQ	229.40
7	Michael Pranke	Icaro 2000 Zero 7	176.57
8	Claudia Franken	Bautek Kite	159.97
9	Ole Droz	Icaro Eazy	157.80
10	Dominik Kuppels	Aeros Discus 14c	150.56

HG Junioren (21 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Tim Grabowski	AIR Atos VQ 12	1084.74
2	Matthias Hambalek	Icaro 2000 Laminar Z9	549.22
3	Matthias Härtl	AIR Atos VR 10	507.77
4	Jakob Heindl	Moyes Litespeed 3,55	441.98
5	Wolfgang Aumer	Icaro 2000 Laminar	439.81
6	Caroline Greiser	Wills Wing U2 145	338.37
7	Kajo Clauß	Aeros Combat L	282.65
8	Christof Knatz	Icaro 2000 Laminar 13 R	258.41
9	Michael Schleiffer	Aeros Combat 09 GT	243.57
10	Max Kuttner	Icaro 2000 Laminar 13 MR	175.12

Turmdrachen (126 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Gesamtpunkte
1	Tom Becher	Icaro 2000 Laminar Easy	482.61
2	Peter Pfab	Icaro 2000 MastR	384.76
3	Andreas Dürr	Icaro 2000 Orbiter 16	365.46
4	Klaus Kilberth	Bautek Fizz	359.28
5	Katharina Dressel	Bautek Sunrise	344.52
6	Caroline Greiser	Wills Wing U2 145	338.37
7	Franz Forster	Finsterwalder Funfex	307.94
8	Jürgen Nagel	Aeros Spirit	283.37
9	Siegfried Zeller	Guggenmos Cut	280.90
10	Juergen Zang	Seedwings Spyder 14	267.46

DEUTSCHLANDPOKAL

Drachen (348 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Dirk Ripkens	AIR Atos VR 10	1987.24
2	Reinhard Pöpl	AIR Atos VR 10	1827.94
3	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7	1667.20
4	Manfred Veit	AIR Atos VR	1549.44
5	Jochen Zeyher	AIR VR 11	1453.63
6	Roland Währle	Moyes LS 3,5	1439.08
7	Bertold Meier	AIR Atos VR	1085.57
8	Rainer Härtl	AIR Atos VR 11	1083.21
9	André Djamarani	Aeros Combat 14	962.17
10	Rudi Kutz	AIR VR 10	931.29

Gleitschirm (2.123 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Swing Core 2.23	1698.91
2	Ralf Kopp	Ozone Mantra 4	1505.24
3	Markus Seidl	UP Summit XC 2	1378.39
4	Georg Rauscher	Nova Mento 2	1377.90
5	Hagen Walter	Ozone Mantra 4	1376.32
6	Martin Serner	Ozone Enzo	1373.25
7	Sepp Gschwendtner	Gin Boomerang X	1308.66
8	Alexander Fischer	Ozone Mantra 4	1200.97
9	Markus Henninger	Gin Boomerang GTO	1191.98
10	Samuel Blocher	Advance Omega 8	1166.16

GS Bundesliga (175 teilnehmende Vereine)

Platz	Verein	Punkte
1	Turnverein Bissingen, Sparte Flugsport	1073.00
2	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	1062.00
3	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	814.00
4	Delta- und Gleitschirmclub DGCW Neidlingen e.V.	739.00
5	Oppenauer Gleitschirmflieger e.V.	721.00
6	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	667.00
7	Schrattenbach Flieger e.V.	635.00
8	1. Parafly-Club Schwaben e.V.	633.00
9	bodenlos e.V.	584.00
10	Sauerlandair e.V.	564.00

HG Bundesliga (72 teilnehmende Vereine)

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	583.00
2	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	508.00
2	1. Drachenflugclub Wasserkuppe	508.00
4	Jura Airlines Albatros e.V.	351.00
5	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	312.00
6	Hesselberger Drachenflieger e.V.	306.00
7	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	303.00
8	Der Flieger Club Achenal e.V.	281.00
8	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	281.00
10	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin "Altes Lager" im DCB	267.00



Gleitschirm Vereinswertung (183 teilnehmende Vereine)

Platz	Verein	Punkte
1	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3425.15
2	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	3336.40
3	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2836.48
4	Drachen- u. Gleitschirmflieger Werdenfels e.V.	2660.32
5	Gleitschirmclub Inntal	2488.72
6	1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub e.V.	2464.37
7	Turnverein Bissingen, Sparte Flugsport	2338.01
8	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	2297.85
9	Flugfreunde Ulm / Donautal e.V.	2267.71
10	DGC Albatros Landshut e.V.	2237.69

Drachen Vereinswertung (67 teilnehmende Vereine)

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3992.65
2	Der Flieger Club Achantal e.V.	2947.56
3	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	2705.58
4	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	2564.42
5	d` Allgäuer Drachenflieger e.V.	2222.60
6	Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen	2089.34
7	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	1877.24
8	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal	1815.21
9	1. Drachenflugclub Wasserkuppe	1762.07
10	Jura Airlines Albatros e.V.	1635.65



HG Fun Cup – Wertung Airtime (127 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Gesamtzeit
1	Winfried Oswald	Finsterwalder	129:07:57
2	Klaus Kilberth	bautek	115:52:55
3	Timo Andree	AirBorne	87:27:22
4	Manfred Wagner	bautek	67:24:34
5	Werner Huber	Aeros	49:47:46
6	Henry Maek	bautek	47:09:18
7	Caroline Greiser	Wills Wing	42:53:21
8	Toru Onuki	Icaro 2000	37:13:28
9	Peter Pfab	Icaro 2000	36:54:10
10	Midori Onuki	Icaro 2000	33:27:53

GS Fun Cup – Wertung Airtime (199 Teilnehmer)

Platz	Pilot	Gerät	Gesamtzeit
1	Friedrich Kunert	Sky	131:27:43
2	Josef Wurzer	Sky	100:49:39
3	Margot Kunert	Sky	79:39:07
4	Matthias Hornsteiner	Sky	59:24:54
5	Karl-Eugen Enderle	Ozone	58:35:47
6	Stefan Tauber	U-Turn	56:12:04
7	Thomas Sauter	UP	53:58:39
8	Matthias Mayer jun.	Sky	52:16:36
9	Werner Röhmann	Advance	46:08:42
10	Ralph Zielosko	Sky	39:30:41

nem 80m-Hügel ist, ein Genuss ohne jeden planerischen Hintergedanken oder pure Freude für den Erfolg eines Clubkameraden sein.

Wir haben für die neue Saison 2013 wieder viele technische Neuerungen und Verbesserungen in Planung. Diese stellen wir im nächsten DHV-Info und im Rahmen des DHV-XC-Sportlertages vor. Die Siegerehrungen der verschiedenen Wertungen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft finden auch am Sportlertag statt, zu dem die Teilnehmer des dezentralen DHV-XC's und alle Interessierten einmal im Jahr zusammen kommen. Termin ist heuer Sonntag, der 25. November (am Tag nach der DHV-JHV). Ort der Veranstaltung ist die Stadthalle Gunzenhausen, Isle-Platz 1 in 91710 Gunzenhausen.

Beginn ist 10.00 Uhr, ihr seid alle recht herzlich eingeladen, es wird wie immer interessante Vorträge und Filmbeiträge geben.

Wir gratulieren an dieser Stelle recht herzlich allen Siegern, aber auch allen Teilnehmern am DHV-XC, die ihre persönlichen sportlichen Ziele erreichen konnten und freuen uns, euch am Sportlertag zu treffen.

Vielen Dank für eure Teilnahme in 2012 und viele schöne und unfallfreie Flüge in der neuen Saison 2013.

Euer DHV-XC Team Bernd Hübner, Georg Rauscher, Axel Stuckenberger, Ralph Schlöffel, Peter Wild und Richard Brandl. ☺

Drachen-Weltrekord

Dustin Martin und Jonny Durand flogen über 700 km

Am Dienstag, 3. Juli 2012, flogen Dustin Martin (USA) und Jonny Durand (AUS) mit ihren flexiblen Drachen 764 km sowie 759 km freie Strecke in Zapata/Texas. Der Weltrekord lag bisher bei 700,6 km, aufgestellt von Manfred Ruhmer (AUT), ebenfalls in Zapata am 17. Juli 2001. Hier ein Auszug aus dem ausführlichen Berichts des neuen Weltrekordlers Dustin Martin (Die lange Version (engl.) mit Link zu einem spannenden Video liegt auf www.dhv.de unter Piloteninfos/Drachenflugwelt).

Als Manfred Ruhmer den Rekord flog, hatte ich noch nicht die Erfahrung, die ein Rekordflug erfordert. Manfred ließ sich nicht einfach vom Rückenwind treiben, indem er jedes Steigen mitnahm. So ein Rekordflug bedeutet Racing über die gesamten 11 Stunden. Racing heißt, das Risiko minimieren, mehr Zeit in großer Höhe fliegen als tief unten, effizient das stärkste Steigen der jeweiligen Gegend nutzen und den Gleitpfad in das geringst mögliche Sinken legen.

Vorbereitung ist nicht meine Stärke. Vor meinem ersten Anlauf im Jahr 2008 war mir klar: Ich brauchte einen geeigneten Drachen. Der Flügel T2 C von Wills Wing hatte gerade einen ridge racing comp gewonnen, das hatte mich überzeugt. Dann brauchte ich ein Gurtzeug, in dem ich auch während eines langen Flugs nicht leiden muss. Nene Rotor baute mir ein Gurtzeug, das mir wie ein Handschuh passt und mich ausschauen lässt wie ein menschliches Geschoss. Und mir war klar, ich brauche einen Rückholer. Nicht einfach nur einen Autofahrer, sondern einen hochmotivierten Fahrer nur für mich. Ich rief Laura an, ein Mädchen, das ich vor ein paar Jahren auf einem Supermarkt-Parkplatz kennengelernt hatte. Sie willigte zu meiner Überraschung ein. An dem Tag, an dem Andre Wolf 240 Meilen flog, landete ich schon nach 10 Meilen und fragte mich den Rest des Tages, ob ich ein Versager bin. Tags darauf flog ich 660 km, aber ein neuer Rekord blieb mir 2008 verwehrt. Vier Jahre vergingen, dann rief Jonny Durand an und fragte, warum ich nicht nach Zapata komme? 24 Stunden später fuhr ich nach Südosten mit meinem Wills Wing T2C 144 und dem Covert Gurtzeug. Aber ohne Rückholer. Das einzige, was ich organisieren konnte, war eine lose Verabredung mit einem Piloten, der auf halben Weg zwischen Zapata und dem 500 Meilen-Ziel wohnt. Er würde meinen Livetrack im Internet verfolgen. Und wenn ich weiter als 200 Meilen fliege, würde er losfahren.

Der Tag ist gekommen

Am 3. Juli 2012 wussten wir alle, dass der Tag gekommen war. Alle waren für einen frühen Start vorbereitet. Um 9:57 Uhr startete ich hinter Russels UL mit einem sehr turbulenten 15-20 mph starken Wind. Sobald ich etwas höher war, wurden die Bedingungen deutlich ruhiger. Während der nächsten Stunde musste ich erst mal relaxen und darauf achten, oben zu bleiben. Jonny stand am Start hinter mir und ich dachte, er würde bei Laredo zu mir aufschließen, damit wir als Team eine bessere Chance fürs Obenbleiben hätten. Es kam anders, wir trafen erst mehrere Stunden später bei Crystal City zusammen. Unsere Flugstile sind ähnlich. Wir mögen es nicht, einem anderen zu folgen, deshalb bremst es uns nicht, wenn wir zusammenfliegen. Wir versuchen ständig, dem anderen zu entkommen, das führt zu einer beträchtlichen Beschleunigung. Wir nutzten unsere nun verbesserte Suchmöglichkeit, fächerten aus und das Rennen wurde schneller. Um die 200 Meilen waren wir Seite an Seite und sprangen von einer exzellenten Wolke

zur nächsten. Über den Hügeln und dem Plateau nach Rock Springs wurde ich ungeduldig und war gelegentlich tiefer als ich sein sollte, während Jonny an der Wolkenbasis davon zog. Das bewies mir, dass ich es besser machen könnte und dass es notwendig war, etwas langsamer zu fliegen und zu fokussieren. Ein halbes Dutzend Bärte später holte ich Jonny wieder ein und wir brannten Seite an Seite unter der 3000 Meter Basis über dem vertrockneten Flachland an der Interstate 10 entlang. Der Rückenwind blieb beständig um die 23 mph. Die Wolkenhöhen stiegen an und der Sonnenwinkel wurde flacher, was die Wolkenschatten am Boden voraus vergrößerte. Wir mussten die Wolkenstraßen sorgfältig auswählen und hoch bleiben. Als ich eine Wolke links anflieg, versuchte es Jonny rechts. Ich sah und hörte die nächste halbe Stunde nichts mehr von ihm und dachte, er ist nicht mehr dabei.

9 Stunden später

Nach 19 Uhr wurde es Zeit, einen Gang runter zu schalten. Als ich nach 437 Meilen in einem Nullschieber dahin driftete, sah ich plötzlich etwas aufblitzen. In kurzer Zeit änderte sich alles, ich war nicht mehr allein dabei, den Rekord zu brechen, sondern wieder Flügel an Flügel mit Jonny. Ich fühlte frische Energie in dieser Abendluft, keine schmerzenden Muskeln, ich war hellwach und bereit, eine weitere Stunde zu fliegen. Glücklicherweise waren meine Schultergurte genügend weit eingestellt. Kein Druck auf den Schultern, keine Rückenschmerzen, kein steifes Genick. Ich musste in den vergangenen zehn Stunden kein einziges Mal den Gurt öffnen, um meine Füße zu bewegen.

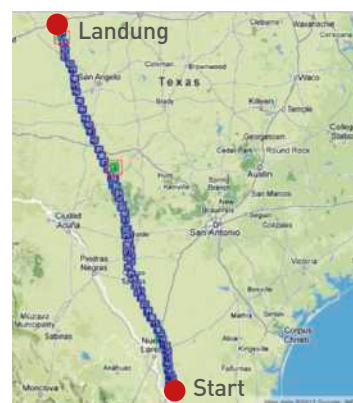
Jonny's Mikrofon funktionierte seit einer Stunde nicht mehr. So konnte ich seine Absichten nur an seiner Körpersprache und seinem Flugstil erkennen. Der Wind nahm auf 30 mph zu und deshalb war mir jedes schwache Sinken zum Einkreisen recht. Aber ich konnte Jonny nicht gänzlich davonfliegen lassen, denn bei diesen Bedingungen hätte er eine stärkere Blase erwischen können – und wäre dann uneinholbar.

Entscheidender Endanflug

Als er gerade mit seiner GoPro Kamera beschäftigt war, spürte ich hinter ihm unruhige Luft, löste die VG und kreiste ein. Die Sonne war schon halb hinter dem Horizont. Ich begann zu steigen und fragte mich, wann Jonny zu mir umdrehen würde. Als er sich umschaute, war er überrascht, dass es so spät noch eine Thermikblase gab. Sie brachte mir 100 Meter mehr als ihm. Jetzt war der Endanflug angesagt. Während wir über die Wüste hinweg ins Farmland flogen, gab es kein Steigen mehr, nur unbeschreiblich ruhige Luft. Ich flog konsequent mit Rückenwind auf ein landbares Gebiet zu. Jonny bog ab, um der Straße unter uns zu folgen. Als klar war, auf welchem Feld ich landen würde, entdeckte ich dort auch eine geteerte Straße. Es hätte nicht besser sein können. Um 20:59 Uhr landete ich in einer warmen Brise - nach einem Endanflug mit Gleitwinkel 1:36.



Dustin Martin



Die Strecke

Denkbar knapp am Podi um vorbei

Die Europameisterschaft blieb für das Deutsche Team bis zum letzten Tag spannend. Erst die finalen Listen kurz vor der Siegerehrung zeigten, dass die deutschen Piloten knapp in zwei von drei Disziplinen das Podium verpassten. Ulrich Prinz landete im französischen St. André auf Rang vier, das Team um Coach Harry Buntz belegte ebenfalls den vierten Platz, während bei den Damen Yvonne Dathe auf Rang fünf flog.

TEXT TORSTEN SIEGEL | FOTOS MARTIN SCHEEL

Yves Jonczyk, zuständig für die täglichen Berichte auf DHV-TV, war gefordert. Im Sekundentakt flogen die deutschen Piloten im ersten Durchgang über die Zielinie. Martin Petz fehlten lediglich vier Sekunden auf den führenden Xevi Dalmatau, Ulrich Prinz erreichte keine Minute später auf Rang fünf das Ziel, dicht gefolgt von Peter Jung auf Rang 13. Nach den tagelangen Vorbereitungen und ersten Teamvideos war nun die Stunde der Wahrheit gekommen. Der erste Task der 12. Europameisterschaft im französischen St. André über 102 Kilometer war absolviert und das Deutsche Team schlug sich prächtig. Isabella Messenger krönte mit einem Laufsieg bei den Damen die Top-Ergebnisse des Teams. Die Kamera im Anschlag, filmte Yves, was die Speicherkarte hergab. Und auch während der folgenden Tage strahlten Yves zuversichtliche Teampiloten in die Kamera – für das Deutsche Team verlief die erste Wettkampfwache ganz nach Plan.

Große Zylinder, vielfältige Routen

Damit sich die 133 Piloten der Europameisterschaft möglichst großflächig verteilen, setzten die Tasksetter während der EM auf sehr große Zylinder um die Wendepunkte. Im ersten Lauf sollten Radien mit 20 Kilometer im Norden und Süden sowie ein weiterer mit fünf Kilometern am Ende des Rennens dem Feld die Möglichkeit geben, verschiedene Routen zu fliegen. Und genau hierin bestand die mehr als knifflige Aufgabe für die Teamchefs und Piloten: Welche der Routen wird die schnellste sein und wie teilt man seine Piloten auf? Die ganzen theoretischen Überlegungen vor dem Start erwiesen sich in der Luft aber oft als Makulatur. Das zeigte zu Beginn gleich die erste Wende im Norden mit einem 20 Kilometer großen Radius. Das favorisierte französische Team, bestens vertraut mit dem Gebiet in St. André, flog zuversichtlich eine westliche Route über Prads-Haute-Bléone. Die einladenden Südosthänge der hohen Ridge lieferten aber nur vereinzelt Thermik und wurden von einem strammen Nordwestwind überspült. Zur gleichen Zeit lief es für die große Gruppe im Osten wie am Schnürchen. In einem hochkarätigen Teilnehmerfeld – bei der Europameisterschaft waren erstmals nur Piloten aus den Top 400 des World Rankings zugelassen – bedeutete dies bereits eine Vorentscheidung. Und die vielfältigen Möglichkeiten bei der Routenwahl sorgten auch bei den nachfolgenden Läufen für weitere Überraschungen.

Cheval Blanc

Die beeindruckende Gebirgskette des Cheval Blanc, die die Piloten bereits im ersten Task überquerten, erwies sich im zweiten Lauf als Schlüsselstelle. Ein 17 Kilometer großer Radius erlaubte es, über die extrem windige Westflanke zu fliegen, oder in dem gewaltigen Kessel weiter östlich sein Glück zu suchen. Bequem war keine der Varianten. Im Westen waren starke Nerven und Vollgasfestigkeit gefordert, während im Osten der rettende Bart nur von einigen wenigen Piloten gefunden wurde. Taktisch klug agierte das Deutsche Team: Mit Marc Wensauer im Osten und Ulrich Prinz im Westen war in beiden Führungspulks ein Teampilot vertreten. Beide lieferten sich bis



Startpulk der Gleitschirme



V. l. Teamchef Harry Buntz, Peter Jung, Marc Wensauer, Thomas Ide, Ulrich Prinz, Helferin Birgit Selbherr, Yvonne Dathe, Isabella Messenger, Daniel Tyrkas, Andreas Malecki, Torsten Siegel, Martin Petz



Ulrich Prinz - volle Konzentration vor dem Start und in der Luft



Startplatz am Chalvet



Andreas Malecki beim Start



v.l. hinten, Isabella Messenger, Andreas Malecki, Ulrich Prinz, Yvonne Dathe, Daniel Tyrkas, Peter Jung, Thomas Ide, v.l. vorne: Marc Wensauer, Torsten Siegel, Martin Petz



Frauenwertung:
Yvonne Dathe Rang 5



Herrenwertung:
Ulrich Prinz Rang 4



Sieger Mannschaft: Spanien,
Österreich, Schweiz



Sieger Herren: Xevi Bonet Dalmau,
Yassen Savov, Russel Ogden



Sieger Frauen: Kirsty Cameron,
Nicole Fedele, Regula Strasser

zum Ziel ein Kopf an Kopf Rennen, die ersten 15 Piloten trennten nach der 78 Kilometer langen Aufgabe lediglich 30 Sekunden und die Frage nach der schnelleren Route blieb für dieses eine Mal offen.

Favorit Frankreich aus dem Rennen

Eine Vorentscheidung in der Teamwertung gab es bereits während des dritten Laufs. Diesmal lag die Schlüsselstelle am 20 Kilometer-Radius rund um das westlich gelegene Digne-les-Bains. Dem gesamten französischen Team wurden hier ihre Gebietskenntnisse zum Verhängnis. In der Annahme, dass die südliche Route über den Sommet de Cousson wie gewöhnlich nicht fliegbar ist, da der starke Talwind die Hänge entlangstreicht und Gleitschirmpiloten zum Landen zwingt, wählten sie eine deutlich längere nördliche Route. Doch dem ersten großen Pulk gelang es, am Sommet aufzusoaren, während die Nachfolger, wie vermutet, ins Tal gespült wurden. Der Vorsprung gegenüber der französischen Route war beachtlich. An der vorletzten Wende kreuzten sich die Wege und während das Führungsfeld schon auf dem Weg zur Lieblingswende am Cheval Blanc war, mussten die Franzosen noch zur südlichen Boje fliegen. Das Ergebnis für Frankreich war schockierend: Als haushoher Favorit waren sie in der Teamwertung aus den Top Ten gerutscht und hatten alle Chancen auf einen Podiumsplatz verspielt. Apropos Cheval Blanc: Bis zur letzten Wende lieferte Marc Wensauer eine beeindruckende „One Man Show“ ab. 110 Führungspunkte zeugen von der außergewöhnlichen Leistung, doch diesmal zäumte Marc das weiße Pferd von hinten auf. Seine Route vom Vortag, die er zuversichtlich ansteuerte, erwies sich diesmal als schlechte Wahl. Erst kurz vor dem Grund fand er einen rettenden Aufwind und wurde zu zehn Minuten Strafoaren verurteilt, bevor er den Weg ins Ziel fand. Dort wartete bereits Ulrich Prinz, der mit einem Top Ten Ergebnis seine Titelambitionen unterstrich.

Halbzeit

Die erste Wettkampfwoche ging mit zwei Tagen zu Ende, die wegen eventueller Überentwicklungen frühzeitig abgesagt wurden. Für einige Piloten eine unverständliche Entscheidung, gab es doch lange Fenster mit besten Flugbedingungen. So oder so, die freien Tage gaben dem Deutschen Team Gelegenheit, eine Zwischenbilanz zu ziehen. Ein zweiter Rang in der Teamwertung, Ulrich unter den besten drei Piloten und beide Mädels auf Podiumskurs: Die lang ersehnte Medaille bei einem FAI 1 Wettbewerb schien zum Greifen nah. Doch der vierte Lauf über 69 Kilometer warf das Deutsche Team auf Rang vier in der Nationenwertung zurück. Nach einer Flugzeit von zweieinhalb Stunden flogen fünf deutsche Piloten innerhalb einer Minute über die Ziellinie: Andreas Malecki, Martin Petz, Ulrich Prinz, Torsten Siegel und Peter Jung. Die geschlossene Teamleistung hatte nur einen Haken: Der deutsche Tross hatte auf dem Weg ins Ziel auf eine falsche Route gesetzt und über zehn Minuten Rückstand auf die führenden Piloten eingebüßt. Zumindest lief es bei Yvonne Dathe in der Damenwertung nahezu perfekt. Mit einem Tagessieg

war sie wieder im Rennen um einen Medaillenplatz dabei, während Isabella Messenger diese Chance mit einer Außenlandung einbüßte.

Das Finale

Im fünften Lauf warteten die Tasksetter mit einem Potpourri an Tücken auf. Zu den anfänglich sehr schwachen Bedingungen, wegen denen die Startzeit im Viertelstundentakt nach hinten verschoben wurde, gesellte sich am Rückflug über den Cheval Blanc ein strammer Westwind, der die Gleitzahl pulverisierte. Danach folgte die klassische Frage, welche Route Richtung Süden wohl am schnellsten ist (diesmal die rechte) und zu guter Letzt noch eine Mutprobe, wer den Sprung über den Baie d'Angles mit dem vorgelagerten Hochplateau aus Westen als erster wagte. EM-Newcomer Martin Petz absolvierte den Hindernisparcours erfolgreich auf Rang elf. Zu wenig für das Deutsche Team, das an diesem Tag auf Rang fünf abrutschte. Einzig Ulrich Prinz lag vor dem letzten Lauf noch auf einem Podiumsplatz. Die Piloten trennten nur wenige Punkte, zwischen den einzelnen Plätzen waren es teilweise nur 3 Zähler,

die zwischen Podium oder einem Rangplatz den Ausschlag gaben. Für die Nerven der Führenden eine anstrengende Angelegenheit, die durch den letzten Task noch einmal verschärft wurde. Wieder einmal führte die Route über den Cheval Blanc und da sich die Thermik eher von ihrer schwachen Seite zeigte, teilte sich das Feld auf dem Rückweg. Ein Gros der Piloten wählte die westliche Route entlang der verlockend aussehenden Montagne de Coupe Ridge, während ein Feld von Versprengten über den Cheval Blanc zurückflog. Bis zur südlichen Wende lieferten sich die beiden Gruppen ein spannendes Rennen: Ridgerace gegen Thermikfliegen. Als erster erreichte einmal mehr Marc Wensauer die Boje. Er hatte die kurze Strecke gewählt und die Ridgeflieger deklassiert. Aber kurz hinter Marc schloss sich das Fenster, der Westwind legte nochmal zu, verblies die Thermik und ließ den verbleibenden Piloten keine Chance gegen die große Gruppe, die im Luv über die Montagne de Coupe die Wende anflogen. Mit einem Laufsieg von Marc und einem 15. Platz von Ulli wuchs im Deutschen Team noch einmal die Hoffnung, am Ende doch noch einen Podiumsplatz zu belegen.

Die Sieger

Umso enttäuschender war das Ergebnis. Ulli fehlten lediglich 31 Punkte auf den drittplatzierten Engländer Russel Ogden. Nach sechs Durchgängen, in denen Ulli sich kaum einen Fehler leistete, eine denkbar knappe Entscheidung. Die gleiche Punktzahl fehlte leider auch dem Deutschen Team zu einem Podiumsplatz. Mit 31 Punkten hinter der Schweiz landete Deutschland auf Rang vier. Und fast hätte es bei den Damen eine ähnliche Platzierung gegeben. Yvonne Dathe landete am Ende der EM auf Rang fünf.

Beeindruckend anzuschauen: Die Leistungen des Europameisters Yassen Savov. Allein seine Einzelplatzierungen sind es wert, erwähnt zu werden: Rang 4, 1, 31, 12, 2 und 4. Die Souveränität, die Yas-

sen bei den schwierigen Flugbedingungen an den Tag legte, erinnerte an die famose Leistung des Schweizer Peter Neuenschwander während des World Cup Super Finales in Mexiko. Und sie zeigt zugleich, wie schwierig es ist, eine solche Leistung zu wiederholen. Neuenschwander flog bei der EM auf Platz 41. Vizeeuropameister wurde Xevi Bonet Dalmau aus Spanien. Sein zweiter Platz zeigt ebenfalls, wie eng das Feld der Podiumsankwärter zusammengerückt ist. Waren es früher ein Dutzend Piloten, denen man Medaillen Chancen einräumte, so gehört heute das halbe Teilnehmerfeld dazu.

Nicht ganz so eng ging es in dem mit 13 Pilotinnen eher kleinen Feld der Damen zu. Europameisterin Nicole Fedele aus Italien hatte aus männlicher Sicht einen komfortablen Vorsprung auf die Vize-Europameisterin Kirsty Cameron aus England und Regula Strasser (Schweiz).

Offene Fragen bei der Sicherheit

Nach den schweren Unfällen bei der Weltmeisterschaft 2011 in Spanien, die ein frühzeitiges Aus des Wettbewerbs zur Folge hatten, waren in St. André nur noch Serienschirme startberechtigt. Die „gedrosselte“ R10 Version von Ozone beherrschte, das Geschehen. Das Gros des Feldes war mit einem Enzo unterwegs. Ein Gegengewicht zu Ozone bildete Niviuk mit seinem Icepeak 6. Ansonsten waren nur noch Schirme von Swing, Gin, Dudek und Axis in kleiner Stückzahl am Start. Alle Schirme basierten auf dem 2-Leiner Konzept der ehemaligen Offenen Klasse. Die schwierige Entwicklung der neuen EN-D Modelle schreckt offensichtlich viele Hersteller davon ab, in dieser Klasse aktiv zu werden. Dass die EN-D Schirme a priori keine Garantie gegen Unfälle bieten, zeigte sich auf der EM deutlich: Zwei schwere Unfälle bei den Damen überschatteten den Wettbewerb. Viel Glück im Unglück hatte die Schweizer Pilotin Nanda Walliser. Ihr Schirm geriet nach einem Klapper in eine Spirale. Wegen der hohen G-Kräfte war sie nicht in der Lage, den Not-

Ergebnisse

Nationenwertung		
1. Österreich		11148
2. Spanien		11129
3. Schweiz		11019
4. Deutschland		10988
Männer Overall		
1	Yassen Savov, BUL, Ozone Enzo	5691
2	Xevi Bonet Dalmau, ESP, Niviuk Icepeak 6	5615
3	Russell Ogden, GBR, Ozone Enzo	5608
4	Ulrich Prinz, GER, Ozone Enzo	5577
5	Richard Truemel, AUT, Ozone Enzo	5541
24	Martin Petz, GER, Ozone Enzo	5003
29	Torsten Siegel, GER, Swing Core 2	4849
41	Andreas Malecki, GER, Ozone Enzo	4639
47	Peter Jung, GER, Ozone Enzo	4559
53	Marc Wensauer, GER, Niviuk Icepeak 6	4233
56	Thomas Ide, GER, Ozone Enzo	4109
87	Daniel Tyrkas, GER, Swing Core 2	3103
Frauen Overall		
1	Nicole Fedele, ITA, Niviuk Icepeak 6	3746
2	Kirsty Cameron, GBR, Ozone Enzo	3669
3	Regula Strasser, SUI, Niviuk Icepeak 6	3172
5	Yvonne Dathe, GER, Ozone Enzo	2593
7	Isabella Messenger, GER, Niviuk Icepeak 6	2195

schirm zu ziehen. Einige hundert Meter dauerte der Fall, bevor ein Baum den Sturz bremste. Nanda wurde im Krankenhaus von Digne erstversorgt und später in der Schweiz operiert. Ihr geht es den Umständen entsprechend gut. Am letzten Tag stürzte Marina Olexina aus Russland ab und zog sich ebenfalls Brüche zu, die im Krankenhaus von Digne operiert wurden. Neben den Abstürzen gab es über ein halbes Dutzend Rettungsschirm-Öffnungen und einige Mid-Air Collisions, die allesamt glimpflich und ohne Verletzungen abliefen.

Die Leistung und Endgeschwindigkeiten der neuen EN-D Schirme sind mehr oder weniger identisch, wodurch die anderen Parameter umso wichtiger werden. Allen voran das Aufdrehen im Startbart und schnelles Steigen in der Thermik. Nach einer Woche häuften sich die Beschwerden über den aggressiven Flugstil von vielen Piloten, die in der Thermik rücksichtslos ihren Vorteil suchten. Ein Grund für die FAI, bereits einen Tag nach der Europameisterschaft eine Sitzung einzuberufen, um die offenen Fragen, die nach der EM bleiben, zu thematisieren und bereits für die WM 2013 in Bulgarien Abhilfe zu schaffen. ☞

Dank an die Sponsoren



Neue Regeln für FAI 1 Wettbewerbe

Nach den schweren Unfällen während der WM 2011 in Spanien wurden mehrere Maßnahmen ergriffen, um FAI 1 Wettbewerbe sicher zu machen:

- startberechtigt sind nur noch Piloten mit EN-D Schirmen
- Kontrolle der Schirme am Landeplatz und Gewichtsbereiche am Start
- Teilnehmer müssen im CIVL-Ranking unter den Top 400 gelistet sein
- für die Teamwertung werden im Vorfeld 5 Piloten benannt, von den die besten zwei pro Durchgang punkten
- das Tasksetting versucht über große Radien und die Aufgabenstellung, das Feld zu entzerren



Drachen-Europameisterschaft im Orient

Alex Ploner aus Italien wird Europameister und kann einen weiteren Titel zu seiner Sammlung hinzufügen. Die Silbermedaille geht an den Tschechen Dan Vyhnalík, Bronze an Primož Grčar aus Slowenien. Team-Europameister wird Italien vor Slowenien und Spanien. Das deutsche Team verpasst knapp die Bronzemedaille

TEXT REGINA GLAS | FOTOS TOBIAS BAUER

Der neue Europameister Alex Ploner aus Italien über der Stadt Kayseri



Pünktlich um 5 Uhr morgens rief der Muezzin die Gläubigen zum Gebet. Wir durften noch zwei Stunden schlafen. Aber dann hieß es aufstehen, duschen, frühstücken, Drachen aufladen und rauf auf den Alidag, dem EM-Startplatz in Kayseri. Und das an allen Tagen der EM, denn das Wetter war immer gleich. Jeden Tag der Standard-Spruch des Wettbewerbs-Meteorologen: „Today will be sunny, we expect no clouds!“

Das deutsche Team

Piloten aus 18 Nationen fanden sich im türkischen Kayseri ein. Das deutsche Team reiste zum Teil per Flugzeug, aber auch mit zwei von VW gesponserten Bussen auf abenteuerlichem Landweg mit dem ganzen Flug-Equipment an. Die Piloten: Corinna Schwietershausen, Roland Wöhrle, Gerd Dönhuber, Andre Djamarani, Christian Zehetmair, Stefan Boller und Konrad Schwab. Das Betreuerteam bestand aus Teamchefin Regina Glas und zwei Helfern, Tobias Bauer und Uli Schmid.

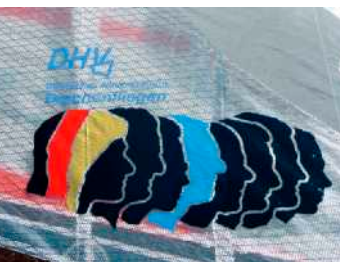
5.000 m Basis im Training

Bereits vor dem Wettbewerb und an den Trainingstagen wurde fleißig geflogen. Basishöhen von über 5.000 Metern und ein Flug über den lokalen Vulkan Erciyes Dagı (3.917 m) lockte viele Piloten zum Startplatz des Alidag auf 1.750 m. Auch unsere Piloten nutzten die Gelegenheit, den Vulkan von oben anzuschauen und das anatolische Umland zu erkunden.

Roland Wöhrle erklimmt den Vulkan Erciyes Dagı (3.917 m)



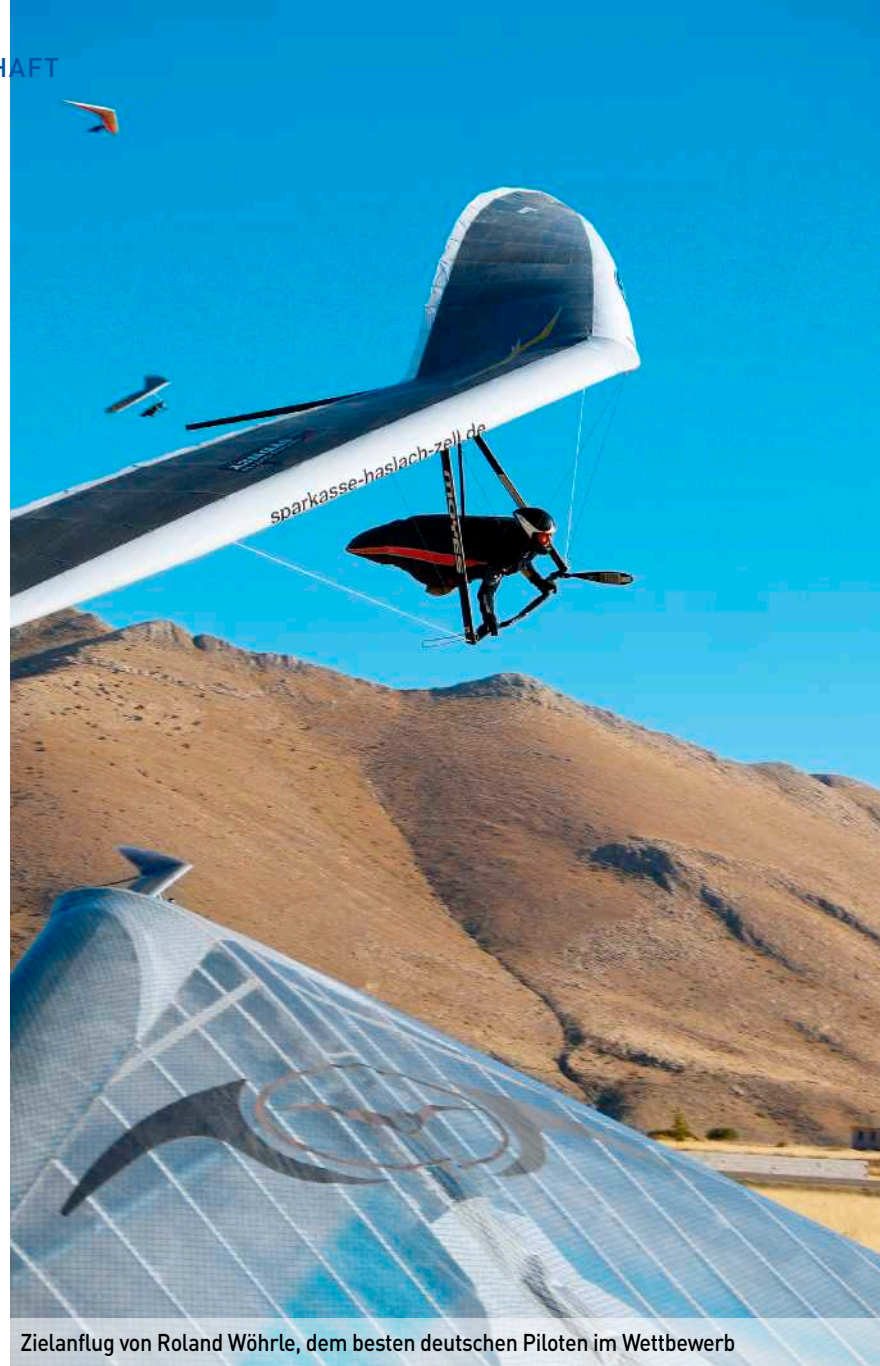
Interne Teambesprechung

Das deutsche Team
im Profil

Tolle Umgebung und riesige Ziele



Traumlandschaft Kappadokien



Zielanflug von Roland Wöhrle, dem besten deutschen Piloten im Wettbewerb

Das deutsche Team v.l. Corinna Schwiigershausen,
Andre Djamarani, Helfer Uli Schmid, Roland Wöhrle,
Helfer Tobias Bauer, Stefan Boller, Gerd Dönhuber,
Konrad Schwab, Regina Glas, Christian ZehetmairDie Sieger v.l. Dan Vynalik,
Alex Ploner, Primoz GricarMit den VW-Bussen auf dem Weg nach
Kayseri über Istanbul

Montezumas Rache

Die Eröffnungsfeier führte durch die Straßen von Kayseri, viel Publikum beklatschte die EM-Teilnehmer. Die ersten drei Durchgänge liefen super fürs deutsche Team, Christian dritter im ersten Task, Roland dritter im zweiten und dritten Task, Corinna und Gerd auch ganz vorne. In der Teamwertung waren wir gar auf Rang zwei hinter Italien und vor Slowenien. Ganz vorne platzierten sich Alex Ploner (ITA), Primoz Gricar (SLO) und Dan Vynalik (CZE), also keine Unbekannten. Dann kam der schwarze Tag für Schwarz-Rot-Gold. Christian erwischte einen Magen-Darm-Virus und entsorgte sein Frühstück nicht weit vom Aufbauplatz. Trotz sofortiger medizinischer Versorgung wurde es nicht besser und er musste auf einen Start verzichten. Roland und Gerd landeten ein paar Minuten nach dem Start wieder am Landeplatz (Bombout) und mussten nochmals auf den Berg, um wieder zu starten. Fast traf mich der Schlag, als ich über Funk mitbekam, dass beide zum zweiten Mal unten standen. Diesmal zu spät, um nochmals zu starten. Jetzt mussten die restlichen Teammitglieder ihr Bestes geben. Corinna kam am weitesten, Stefan, Konrad und Andre hinten dran. Aber leider flog niemand von ihnen ins Ziel und das kostete jede Menge Punkte. Von Rang 2 auf Rang 4 in der Teamwertung und drei Top-Ten-Platzierungen auf einmal weg. Schade! Dieses Ergebnis mussten wir erstmal verarbeiten und bei einem grandiosen Ausflug am darauffolgenden Ruhetag nach Kappadokien motivierte sich das Team aufs Neue. Nun zählte nur eines: Die Teamwertung!

Starttipps von Tomas Suchanek

Nein, Tomas war nicht in Kayseri, aber das Interview von ihm im Uralt-DHV-Info Nr. 86 war auf einmal die wichtigste Lektüre im deutschen Team. Hier wurde genau beschrieben, welche thermischen Anzeichen bei niedrigen Startplätzen zu beachten sind und wann die beste Zeit zum Starten ist. Jeden Tag wurde nach Rangliste, die ersten 25 in umgekehrter Reihenfolge gestartet. Am fünften Tag musste Roland als Erster raus. Keine leichte Aufgabe, wenn die Vorflieger wenige Minuten vor einem abgesoffen sind. So stand Roland mit kurzer Hose am Start, um die Aufwindphasen am Start besser zu spüren. Und tatsächlich klappte dies hervorragend. Zur besten Zeit startete Roland in die Thermik und drehte auf. Auch alle anderen Teammitglieder zog es erstmal nach oben. Tobi, Uli und ich atmeten erleichtert auf. Roland war heute wieder bester Deutscher Pilot vor Andre und Corinna.

Monsterpulk und alle Deutschen im Ziel

Durchgang 6 und 7 gingen über 70 km und 80 km wieder Richtung Süden über das anatolische Hügel- und Flachland. Die Starttipps von Tomas schienen perfekt zu funktionieren. Alle waren oben mit dabei. Das lag vielleicht auch an unseren Helfern, die sich auch mal schnell als geniale Winddummys entpuppten. Das gesamte deutsche Team hielt sich geduldig im Monsterpulk auf den ersten 50 Kilometern, denn wer diesen zu früh verließ, stand schnell am Boden. Geduld war gefragt und unsere Piloten hatten sie in diesen zwei Tagen und flogen alle ins Ziel. Für unsere Rückholer waren das Traumtage, denn sie wollten unbedingt mal alle Zielanflüge sehen. In der Teamwertung haben wir wieder Punkte gutgemacht, Platz 3! Noch zwei Tage – schaffen wir das?

Militär und Luftballons

Kann man vor Kindern Angst bekommen? In den vergangenen Tagen gab es vermehrt Beschwerden, dass außengeländete Piloten von Scharen von Kindern aus den umliegenden Dörfern bedrängt oder sogar bedroht wurden. Richtige Kindergangs warfen mit großen Steinen, verlangten Geld oder zupften an Drachen, Gurtzeug und elektronischen Geräten. Ziemlich dick bekamen das auch Christian und Corinna ab. Ein Videofilm von ihr zeigte deutlich die bedrohliche Situation. Die Kinder schlugen am Ende sogar in die Rückholautos! Die Organisation um Adem Hasgül handelte schnell und schickte das Militär aus, um die Situation zu kontrollieren. Außerdem bekamen die Piloten Bonbons und Luftballons

Ergebnisse

Gesamt:		
1. Alex Ploner, ITA, Icaro Laminar Z9 14.1	6462	
2. Dan Vynalik, CZE, Aeros Combat 13.5 GT	6011	
3. Primoz Gricar, SLO, Aeros Combat 13.5 GT	5563	
4. Antoine Boisselier, FRA, Moyes Litespeed RS 3.5	5413	
5. Eneko Paez Macias, ESP, Moyes Litespeed S 3.5	5296	
14. Roland Wöhrle, GER, Moyes Litespeed RS 3.5	4769	
15. Christian Zehetmair, GER, Aeros Combat 13.5 GT	4765	
18. Cor. Schwiigershausen, GER, Moyes Litespeed S 3.5	4611	
19. Gerd Dönhuber, GER, Moyes Litespeed RS 3.5	4600	
23. Andre Djamarani, GER, Aeros Combat 14 09 GT	4351	
42. Stefan Boller, GER, Aeros Combat 13.2	3414	
44. Konrad Schwab, GER, Icaro Laminar Z9 14.1	3274	
Team:		
1. Italien		
2. Slowenien		
3. Spanien		
4. Deutschland		

mit, um die Kinder ruhiger zu stimmen. Aber eine andere Kurslegung – eine Aufgabe über 135 km nach Osten – löste alle Probleme. Hier waren wieder „normale“ Kinder unterwegs und sie halfen den außengeländeten Piloten sogar beim Abbauen und Tragen. Dies erfuhren auch 6 Piloten aus unserem Team, denn nur Gerd flog heute ins Ziel. Jetzt wurde es knapp, denn die Spanier hatten wieder Punkte gutgemacht und lagen auf Rang 3.

Letzter Tag – letzte Chance

Der türkische Sportminister am Alidag, Seitenwind am Startplatz, Dustdevils beim Briefing, ja was kommt denn noch heute? Spannender konnte ein letzter Tag wohl nicht werden. Die Italiener und Spanier wollten eh nicht mehr fliegen. Italien führte in der Einzel- und Teamwertung. Spanien konnte die Bronzemedaille nur noch an uns verlieren. Die Organisation ging es langsam an. Mit dem Sportminister wurden viele Fotos geschossen. Auch noch zum Zeitpunkt, als der Wind endlich in die richtige Richtung gedreht hatte. Wie ein Hund rannte ich hinter dem Wettbewerbsleiter her, um einen letzten Durchgang zu forcieren. Und endlich die Erlösung zum allerspätesten Zeitpunkt: Um 15 Uhr neues Briefing und Window Open um 15:30 Uhr. 70 km nach Tormarza ... es ging um die Wurst. Ganz zapelig warteten Tobi, Uli und ich auf die deutschen Piloten. Die ersten waren Antoine, Alex, Primoz ... dann endlich kam Christian, gleich darauf Gerd. Nach ein paar Minuten dann ein Spanier und dann war Schluss, die Thermik endete wie auf Knopfdruck. Roland kurz vor dem Ziel, das könnte reichen! Wo blieben Andre und Corinna, die waren bis zur Wende ganz vorne dabei? Dann die Enttäuschung: Zwei weitere Spanier schafften es bis zum Zielzyliner. Sie hatten Bronze! Sie waren einfach besser!

Resümee und Ausblick

Eine toll organisierte EM mit 9 Durchgängen zwischen 57 km und 135 km bei teilweise sehr stabilen Verhältnissen, aber mit bekannten und verdienten Siegern. Die deutsche Mannschaft mischte kräftig mit, aber ein rabenschwarzer Tag verhinderte die erhoffte Teammedaille und Topplatzierungen von Christian, Roland und Gerd. Die Motivation und Stimmung im Team war über die gesamten zwei Wochen hervorragend. Und nach der EM ist vor der WM! Die kommenden Weltmeisterschaften finden im Januar 2013 in Australien statt. Hier werden die Jungs und Mädels wieder voll angreifen.

Ein großes Dankeschön im Namen des Teams an die Organisation und Helfer und an unsere Sponsoren. ☺

Dank an die Sponsoren



SCHWENKEL
Gloves for Champions



BRÄUNIGER
FLIGHT INSTRUMENTS



Orthopädische
Gemeinschaftspraxis
Altötting
Dr. Fiedler Dr. Schröter

thermopad



Dramatische Suchaktion in Idaho

Basishöhen über 5.000 Meter, Steigwerte im zweistelligen Bereich, Sauerstoffautomaten und lange Flüge über archaische Landschaften.

TEXT UND FOTOS TORSTEN SIEGEL

Höhe tanken vor dem Abflug zum 196 km entfernten Ziel

Der World Cup im amerikanischen Sun Valley zeigte sich von seiner wilden und stellenweise extremen Seite. Am Ende legte er auch die Problematik dar, die Wettbewerbe in einem solchen Gebiet mit sich bringen. Der englische Pilot Guy Anderson wurde im letzten Lauf vermisst, nach zwei Tagen gefunden und verletzt in ein nahegelegenes Krankenhaus gebracht.

193 Kilometer. Nate Scales Briefing zum Auftakt des größten Tasks im Sun Valley ist ebenso eindrucksvoll wie die zu absolvierende Strecke. „Wir werden heute beim Fliegen große und unberührte Gegenden überqueren. Ihr müsst auf alle Fälle Wasser dabei haben und etwas zu essen. Die Täler sind stellenweise ziemlich tief. Zum Landen okay, aber wir sind hier in Idaho. Dort gibt es nicht viel. Zum Glück ist gerade Jagdsaison, die Jäger werden euch sicher mitnehmen. Um Diamond Peak herum befindet sich die Idaho National Nuclear Testing Agency. Jeder, der dort landet, wird inhaftiert. Wenn ihr eine Außenlandung habt, müsst ihr euch um euch selbst kümmern. Lauft die Berge runter, bis ihr zu einer Schotterstraße kommt. Nur dort werden euch die Rückholer finden. Ihr könnt nicht sitzen bleiben und erwarten, dass man euch findet. Das ist einfach eine Tatsache, wenn man hier in Idaho fliegt.“

Fly far in Idaho

Mit diesem Slogan warb der amerikanische Verband für den World Cup im Sun Valley, das normalerweise um diese Jahreszeit für seine beständigen Flugbe-

dingungen bekannt ist. Doch riesige Waldbrände, dichter Dunst, starker Wind und Überentwicklungen ließen am Ende nur zwei Wertungsdurchgänge zu. Immerhin wurden fünf Tasks gestartet, doch drei von ihnen mussten bereits nach kurzer Zeit wegen zu gefährlichen Bedingungen abgebrochen werden. Der eindrucksvollste Lauf führte die Teilnehmer in die Nähe des 193 Kilometer entfernte Ort Dubois. Zwar erreichte keiner der Piloten das Ziel – Tagesieger Mark Watts flog mit 175 Kilometern die weiteste Strecke – aber das war am Ende eher sekundär. Zeigte der Lauf doch eindrucksvoll, welche fliegerischen Möglichkeiten Idaho bereithält. Die Smoky, Pioneers, Boulders und Sawtooths Gebirgszüge sind bereits vom Startplatz aus gut zu erkennen. Das wahre Ausmaß wird aber erst aus der Luft ersichtlich. Im Norden erscheinen die White Clouds und White Knobs, im Osten der King Mountain und noch weiter Lemhis, Bitterroots und der Yellowstone National Park. Das Gebiet erscheint endlos. Wilde, zerklüftete Canyons, ausgedehnte Ebenen und Wüsten – die Flüge in Idaho hinterlassen unweigerlich einen bleibenden Eindruck.

Missing in action

Der Wind wehte kühl über den kleinen Dorfplatz in Ketchum. Die Zeit verstrich, die Zuschauer machten sich auf den Weg nach Hause und die Piloten warteten. Sie warteten auf eine Nachricht von den beiden vermissten Piloten Juan Carlos Beccera (Argentinien) und Guy Anderson (England). Gegen

elf Uhr erreichte die Information, dass man Juan mittels SPOT geortet hatte, die Runde. Von Guy fehlte weiterhin jede Spur. Die Organisatoren entschieden sich, die Preisverleihung trotzdem durchzuführen, da viele Piloten bereits am frühen Morgen abreisen mussten. Die Freude des World Cup Winners Mark Watts aus England war daher verhalten, schließlich war nicht klar, wie es seinem Landsmann und Freund Guy zu diesem Zeitpunkt ging. Bei den Damen stand Regula Strasser zweimal ganz oben auf dem Podium: bei der Damenwertung und kurze Zeit später noch einmal mit dem ganzen Schweizer Team. Aber auch hier war die Siegesfeier kurz und verhalten. Während der Rückreise hofften alle Piloten, dass Guy wohl auf war und nur einen langen Tagesmarsch aus einem der unzugänglichen Täler vor sich hatte.

Zweitägige Suchaktion

Zwei Tage später wurde Guy Anderson von einem Rettungshubschrauber gefunden und ins nahegelegene Krankenhaus von Ketchum gebracht. Vorausgegangen war eine intensive Suche mit mehreren Gruppen, ausgestattet mit SPOT-Trackern, GPS und Funkgeräten. Nate Scales, Russel Ogden und Nick Greece flogen mit ihren Gleitschirmen den letzten Task ab, die Suche blieb erfolglos. Guys letzte bekannte Position stammte von seinem Live-Tracker in 3.230 Metern Höhe und wurde in der Folge nicht weiter aktualisiert. Der Grund hierfür lag in der geringen GSM Netzabdeckung, die teilweise nur sporadische



Typischer Straßenzug im Sun Valley



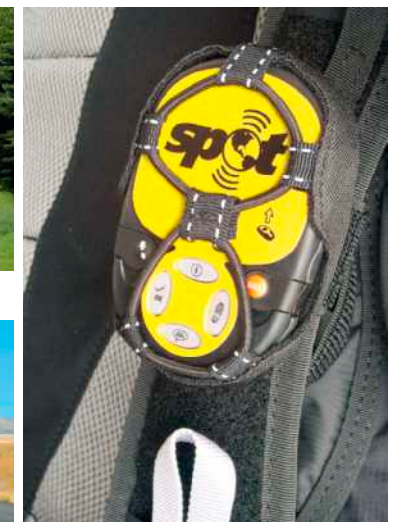
Ein alter Ford Wagon wartet auf bessere Zeiten



Kurz vor Ketchum: Willkommensschild für die Piloten



Highway ins Sun Valley



Ohne Spot ist man hier in der Weite dieser Landschaft verloren.

Aufzeichnungen der Positionen lieferte. Am Folgetag unterstützten sechs Flugzeuge, ein Rettungshubschrauber und hunderte von Helfern die Suchaktion. Um 15:00 Uhr fand der Rettungshubschrauber Guy Anderson, der in einem unzugänglichen Gelände abgestürzt war und mit inneren Verletzungen und Knochenbrüchen versuchte, vom Berg ins Tal zu laufen.

Fehlersuche

Der glücklichen Rettung von Guy Anderson gingen bedeutende Fehler voraus. Der schwerwiegendste: Obwohl der Veranstalter ausdrücklich auf seiner Homepage und in der Ausschreibung die Verwendung eines SPOT-Tracker vorschrieb (und sogar zum Mieten bereitstellte), wurde es den Piloten bei der Einschreibung überlassen, ob sie das Gerät verwendeten oder nicht. Guy verzichtete darauf, genauso wie viele andere Piloten aus Europa, während die amerikanischen Piloten ausnahmslos damit flogen. In Ländern mit mäßiger oder schlechter Mobilfunkabdeckung (GSM System) wie Mexiko, Kolumbien oder USA ist die Pilotenakzeptanz für satellitengestütztes System wie SPOT deutlich höher als bei den europäischen Kollegen, die in den Alpen und größten Teilen Europas eine ausgezeichnete GSM Abdeckung vorfinden. Die Ausfälle im Live-Tracking, die man bei europäischen World Cups manchmal beobachten kann, liegen nicht an den Lücken im Funknetz, sondern an Problemen mit den einzelnen Trackern oder den Servern der Wettkampforganisation. Die Spur eines vermissten Piloten kann man im Notfall schnell und genau anhand der Aufzeich-

nung der Funkzellen-Ortung nachvollziehen. Dadurch, dass jeder Pilot neben dem Live-Tracker noch ein Handy mit sich führt, stehen sogar zwei Geräte zum Orten zur Verfügung, was eine sehr hohe Sicherheit bietet. Auch im Falle von Guy Anderson wollte man die Position über sein Handy bestimmen, aber es gab Probleme, weil sein Telefon nicht kompatibel mit dem amerikanischen Notfallsystem war. Und auch die Erreichbarkeit über sein Funkgerät war gestört, so dass die Helfer keine Möglichkeit hatten, mit Guy Kontakt aufzunehmen.

Ergebnisse

Nationenwertung	Punkte
1. Schweiz	5003
2. Japan	4871
3. Venezuela	4732

Männer Overall

1. Mark Watts, England, Ozone Enzo	1806
2. Andre Rainsford, Südafrika, Niviuk Icepeak 6	1678
3. Kiyoshi Nariyama, Japan, Ozone Enzo	1677

9. Torsten Siegel, Deutschland, Swing Core 2	1595
26. Joachim Torn, Deutschland, Ozone Enzo	1257
39. Andreas Malecki, Deutschland, Ozone Enzo	1039
55. Simon Kirsch, Deutschland, Ozone Enzo	820
105. Rene Bormann, Deutschland, Ozone Enzo	45

Frauen Overall

1. Regula Strasser, Schweiz, Niviuk Icepeak 6,	1443
2. Marina Olexina, Russland, Gin Boomerang X	1057
3. Yayoi Ito, Japan, Ozono Mantra 4	927

SPOT - vs. GSM-Tracking

Bei Live-Trackern muss man zwischen den verschiedenen Technologien und den diversen Situationen unterscheiden, die es rund um den Globus gibt. Im World Cup und auf den meisten europäischen Wettbewerben werden landgestützte Live-Tracker eingesetzt, die über das GSM System die Daten weiterleiten. Daneben gibt es satellitengestützte Systeme, wie die während des World Cups in den USA vorgeschriebenen SPOT-Tracker. Der Nachteil am SPOT und anderen satellitenbasierten Systemen ist, dass neben den einmaligen Anschaffungskosten von 150 bis 200 Euro für den Sender noch jährliche Vertragsgebühren von hundert und mehr Euro hinzukommen. Eine gute Investition in Ländern, in denen es keine zuverlässige Abdeckung über das heute übliche GSM System gibt, während man sich in Gebieten mit sehr guter Abdeckung überlegen kann, ob ein zusätzliches satellitenbasierendes System notwendig ist. In diesem Zusammenhang hatten die amerikanischen World Cup Organisatoren eigentlich alles richtig gemacht, indem sie den SPOT-Tracker für alle Teilnehmer vorschrieben. Daher muss sich das World Cup Komitee die Frage gefallen lassen, warum sie diese Regelung lockerten, obwohl die Probleme mit der GSM-Abdeckung bekannt waren. Für Guy Anderson ist die Sache am Ende glimpflich abgelaufen. Auf seiner Facebook-Seite schreibt er: „Needless to say, my SPOT will be on order ASAP!“ ☞



Deutsches Team auf Platz 1

Lange mussten die deutschen World Cup Piloten auf diesen Tag warten, im mazedonischen Krushevo war es dann endlich soweit: Das deutsche Team belegte in der Nationenwertung das Siegerpodest und verwies die deutlich größeren Mannschaften aus Frankreich und der Schweiz auf die Plätze. Bei den Männern siegte Olivier Michielsens aus Frankreich, bei den Damen Klaudia Bulgakow (Polen).

TEXT TORSTEN SIEGEL

Zwei, drei und sechs – diese Topplatzierungen der deutschen Piloten im zweiten Durchgang katapultierten das Team auf Rang eins in der Nationenwertung. Und die verdiente Führung verteidigten die World Cup Piloten bis zum Ende. Keine einfache Aufgabe, da das Fluggebiet rund um Krushevo alles andere als beständige Bedingungen lieferte. Während es im ersten Durchgang noch nach schnellen Races aussah – 50 Piloten erreichten innerhalb von fünf Minuten das 70 Kilometer entfernte Ziel – änderten sich die Bedingungen in den nächsten Läufen deutlich. Der zweite Durchgang mit den sehr guten Ergebnissen von Daniel Tyrkas, Andreas „Pepe“ Malecki und Thomas Ide führte 30 Kilometer gegen den Wind über das Flachland, in dem die meisten Piloten wegen mangelnder Thermik landeten. Auch während des dritten Tasks sorgte das Flachland dafür, dass nur zwei Piloten das Ziel erreichten. Pepe musste feststellen, wie schnell sich das Blatt wenden kann. Er lag bis dahin in Führung, hatte aber Pech, dass die „sicheren“ Bärte an dem Tag alles andere als sicher waren. Sichtlich glücklich war dagegen Martin Petz, der seinen ersten World Cup Laufsieg feierte. Nach den vielen Außenlandungen reduzierten die Tasksetter in den folgenden zwei Läufen die Distanzen und Schwierigkeiten, so dass wieder deutlich mehr Piloten die Ziellinie sahen. Mit fünf gewerteten Durchgängen war der World Cup in Mazedonien damit einer der erfolgreichsten der Saison.

Starke Einzelleistungen

In Mazedonien stand bei den deutschen Piloten die Teamleistung im Vordergrund und interessanterweise trugen fast alle Piloten mit Top Ten Platzierungen dazu bei. Andreas Malecki (Platz 10 und 3), Daniel Tyrkas (Platz 2 und 7), Thomas Ide (Platz 6 und 5) und nicht zuletzt Martin Petz mit einem Laufsieg waren die wesentlichen Garanten für den deutschen Erfolg. Keiner der Piloten erreichte allerdings die notwendige Konstanz, die in Mazedonien



V. l. Marc Wensauer, Yvonne Dathe, Jörg Nuber, Martin Petz, Daniel Tyrkas, Andreas Malecki, Thomas Ide, Torsten Siegel

Ergebnisse		
Nationenwertung		
1. Deutschland		13678
2. Frankreich		13607
3. Schweiz		13455
Männer Overall		
1. Olivier Michielsens, F, Ozone Enzo		4490
2. Armin Eder, A, Ozone Enzo		4487
3. Charles Cazaux, Ozone Enzo		4485
12. Thomas Ide, GER, Ozone Enzo		4335
14. Martin Petz, GER, Ozone Enzo		4289
21. Andreas Malecki, GER, Ozone Enzo		4189
23. Daniel Tyrkas, GER, Swing Core 2		4158
41. Torsten Siegel, GER, Swing Core 2		3854
81. Jörg Nuber, GER, Ozone Enzo		3054
85. Marc Wensauer, GER, Niviuk Icepeak 6		2996
Frauen Overall		
1. Klaudia Bulgakow, PL, Niviuk Icepeak 6,		3392
2. Ayse Bayrak, T, Ozone Mantra 4		2863
3. Joanna di Grigoli, VZ, Gin GTO		2809
8. Yvonne Dathe, GER, Ozone Enzo		2431

zum Sieg führte. Thomas Ide landete als bester deutscher Pilot auf Rang zwölf, den Sieg sicherte sich Olivier Michielsens aus Frankreich.

Olivier Michielsens - World Cup Sieger mit 61

Für Aufsehen sorgte Olivier Michielsens aus Frankreich. Der Flachlandflieger, der im Raum Paris zu Hause ist, gewann mit 61 (!) Jahren seinen ersten World Cup. Oliviers Flachlanderfahrung zahlte sich bei den zähen und teilweise schwierig einzuschätzenden Passagen in Mazedonien aus. Aber auch im ersten schnellen Race zeigte der World Cup Veteran, dass man mit 61 noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Olivier gewann das Rennen und sorgte, gerade bei den jungen Piloten, für Verwunderung. Die World Cup Neulinge rechneten sich aus, dass sie in 35 bis 40 Jahren immer noch einen World Cup gewinnen können, wenn sie sich Olivier zum Vorbild nehmen. Bei dem Gedanken zuckte Richard Gallon, World Cup Sieger der ersten Stunde, sichtlich zusammen. „Ich fliege ja schon seit 25 Jahren und wollte in den nächsten Jahren noch mal den World Cup gewinnen, aber bis 61 möchte ich dann doch nicht warten“, resümierte Richard den Sieg von Olivier, der bei der abendlichen Preisverleihung frenetisch gefeiert wurde. ☞



JETI

500g
leichter...

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

..Tonnen
mehr
spass

www.gingliders.com

GO FURTHER. GIN

Ein Weltcupeinsteiger berichtet

Chris Bessei (20) mit einem EN-C Schirm beim Paragliding Worldcup in Portugal

TEXT UND FOTOS CHRISTOPH BESSEI

Völlig unerwartet erreichte mich Anfang Juni eine E-Mail vom Paragliding World Cup Office, dass ich mich für den im Juli stattfindenden Weltcup in Portugal qualifiziert hätte. In meiner Begeisterung, mich zum ersten Mal für einen großen, internationalen Wettkampf qualifiziert zu haben, suchte ich im Internet nach einem Flug. Frustriert stellte ich fest: Mein Studenten-Budget reicht dafür nicht aus. Voller Hoffnung wandte ich mich an meinen Sponsor Nova und bat ihn um finanzielle Unterstützung – und Nova sagte „ja“.

Im Dezember 2011 hatte ich mich mit meinen Ergebnissen in der deutschen Liga und der deutschen Meisterschaft auf der Homepage des Paragliding World Cup für die Saison 2012 angemeldet. Doch der 18. Platz in der Liga reichte nicht für die Weltcups in Brasilien, Frankreich und Mazedonien. Dank einiger Absagen genügte er aber für die Teilnahme in Portugal.

Als einziger Weltcuppilot mit einem EN-C Schirm und jüngster Teilnehmer war ich gespannt, ob ich eine Chance hätte, mit den anderen Piloten mithalten. Ich hoffte, mit meinem Factor 2 wenigstens ein paar Wettkampfschirmen davonzufliegen. Mein persönliches Ziel: Top 100. Neugierig war ich auch, wie die anderen Teilnehmer den wenigen jungen Piloten begegnen würden.

Mit Flugzeug und Mitfahrgelegenheit ging es ins verschlafene Dörfchen Montalegre im Norden Portugals, direkt an der spanischen Grenze. Dort erlebte ich zum ersten Mal die Eröffnungszeremonie eines Weltcups. Der Einmarsch der Sportler, die künstlerischen Darbietungen und die angebotenen einheimischen Spezialitäten waren für mich etwas vollkommen Neues.

An vier der sieben möglichen Flugtage konnten wir eine gültige Aufgabe fliegen. Besonders imposant empfand ich das durchgehend hohe Niveau der Piloten. Zwischen dem 1. und dem 22. Platz lagen nach zwei Stunden Flugzeit gerade einmal 31 Sekunden Unterschied! Zum Vergleich: Bei der Kaisertrophy 2012, einem Wettbewerb der deutschen und österreichischen Liga, flog ich 22:37 Minuten nach dem Ersten ins Ziel und erreichte damit Platz 10.

Gefreut und erstaunt haben mich die positive Resonanz auf meinen EN-C Schirm, das internationale



Flair und die tolle Stimmung unter den Piloten. Offenheit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft werden auch im Weltcup großgeschrieben.

Obwohl ich in der Gesamtwertung nur Platz 101 erreichte, mein Ziel also knapp verfehlte, würde ich gerne – auch mit einem EN-C Schirm – wieder zu einem Weltcup fahren. Die unglaublich hohe Leistungsdichte ermöglicht ein extrem schnelles Lernen und Analysieren von Fehlern. Mit meinem Factor 2 hatte ich ebenso die Möglichkeit, die Aufgaben zu bewältigen und eine ordentliche Platzierung zu erzielen. Nur um in die absolute Weltspitze zu fliegen und in einigen wenigen Ausnahmesituationen – große Talquerungen, sehr tiefe Basis und viel Gegenwind – bringt meiner Meinung nach ein Wettkampfschirm den entscheidenden Vorteil. Denn, wenn wenige Sekunden über Sieg oder eine Top 20 Platzierung entscheiden, machen eine 2 km/h höhere Höchstgeschwindigkeit oder zehn Meter mehr Höhe den Unterschied. ☞

Ergebnisse

Overall:	
1. Yann Martail (F)	3794
2. Marco Littame (IT)	3785
3. Helmut Eichholzer (AT)	3781
20. Marc Wensauer	3278
38. Thomas Ide	2973
44. Günter Klaus	2798
45. Simon Kirsch	2796
54. Jörg Nuber	2644
82. Yvonne Dathe	2243
88. Konrad Görg	2104
101. Christoph Bessei	1619
103. Nero Daschner	1475



Start: Thomas Schreck auf Aeros Combat



Siegerehrung: von links; Carsten Friedrich, Andreas Kimmich, Konrad Lüders (Sieger Flex), Frank Frankus, Rainer Rössler (Sieger Starr), Klaus Diller

Drachen Ligafinale

Alte Hasen belegen im Drautal die vorderen Plätze

TEXT UND FOTOS RAINER RÖSSLER

Trotz des bescheidenen Flugwetters 2012 konnte die HG Liga immerhin 8 Durchgänge verteilt auf 4 Wettbewerbe ausfliegen. Es nahmen insgesamt 24 Piloten teil, davon 15 Flexis und 9 Starre. Das Teilnehmerfeld war bunt gemischt, alte Hasen wie Konrad Lüders, Frank Frankus und Ulf Neumann waren ebenso fleißig beim Kilometerfressen wie eine Menge neuer namentlich bis dahin noch unbekannter Piloten. Erfreulich, dass nicht nur die Männerwelt unter sich allein verweilte, sondern auch mit Katharina Dressel eine engagierte Nachwuchspilotin an Bord war. Es wurden zwei eigene Liga Wettbewerbe sowie zwei internationale Ranglistenwettbewerbe mit der offenen hessischen Meisterschaft und der König Ludwig Open ausgeflogen. Bei der Hessischen und der König Ludwig Open konnte man sich im direkten Vergleich mit Toppiloten messen und internationale Ranglistenpunkte einfiegen. Nach drei Durchgängen wurde zum Ligafinale in Greifenburg geladen, um die diesjährigen Gewinner der Liga zu ermitteln. Dieser letzte Durchgang der Liga wurde zeitgleich mit der DHV Hanggliding Challenge in Greifenburg durchgeführt.

Eine sinnvolle Maßnahme, da vielleicht der ein oder andere Pilot bei der Hanggliding Challenge Blut geleckt hat und im nächsten Jahr in der Liga das Feld neu aufmischt. Der Wettergott hat für das letzte Wochenende im Juli recht gute Bedingungen für Greifenburg vorhergesagt, deshalb war auch fast die gesamte Liga vor Ort. Die bewährte Liga-Leitung, bestehend aus den Herren Stefan Kohlmeister, Carsten Muth und Andi Becker, hat sich am Freitag den 27.07.2012 auf ein 140 Kilometer langes flaches Dreieck mit einem relativ frühen Startzeitpunkt geeinigt. Der erste Wendepunkt lag an der Radlberger Alm, die zweite Wende kurz vor Matrei, von dort aus ging es zurück ins Goal. Rainer Rössler und Carsten Muth flogen fast die gesamte Aufgabe gemeinsam und querten nach über drei Stunden Flugzeit die Zeitlinie am Goal. Erfreulich für Carsten, hatte er doch dieses Jahr an der Hochries viel Pech gehabt und sich eine Zerrung beim Start zugezogen. So konnte er mit diesem Flug wieder wertvolle Punkte einfiegen. Rainer Rössler hat sich mit diesem Flug bei den Starren weiter von den Konkurrenten abgesetzt, der komfortable Vorsprung von drei Wettbe-

werben wurde weiter ausgebaut. Carsten Muth und Rainer Rössler waren die zwei einzigen Piloten der Liga, welche die Aufgabe an diesem Tag erfolgreich beendeten. Abends war die Liga bei der Hanggliding Challenge zum Grillen und Erfahrungsaustausch eingeladen. Es wurde bis spät in die Nacht bei sommerlichen Temperaturen gefeiert. Samstag verschlechterte sich das Wetter wieder und der angesetzte kurze Task wurde gecancelt. In gemeinsamer Runde fand am Abend die Siegerehrung statt. Bei den Flexis gewann Konrad Lüders vor Frank Frankus und Carsten Friedrichs. Die Starrflügelwertung beendete Rainer Rössler auf dem ersten Platz vor Klaus Diller und Andreas Kimmich. Alle Anwesenden waren sich einig, dies war eine gelungene Saison, trotz miesem Wetter wurde beachtliches erfliegen. Die gesamte Ligasaison lief unfallfrei ab, auch dies ist nicht selbstverständlich. Dass dies so problemlos möglich war, ist ein Verdienst der Liga-Leitung. Allen dreien, dem Stefan, Carsten und Andreas gilt unser Dank! Also macht schön Werbung für die HG Liga damit wir auch 2013 „see you in the sky“ sagen können. ☞

Bei meiner Ankunft in Greifenburg laufen im Wettkampfbüro die Vorbereitungen der Betreuer auf Hochtouren, dennoch macht sich keine Hektik breit. Ich empfinde dies als genau passend, denn bei aller Konzentration ist's ja doch ein Einsteigerevent. Für alle Wettbewerbstage treffen wir uns dort, z.B. morgens immer um 9 Uhr. Das Betreuerteam setzt sich zusammen aus den World Cup Siegern Achim Joos und Olli Rössel sowie dem Ligachef Klaus Tretter und Andreas Rieck. In meinen Augen eine Topbesetzung, denn gefühlt hatte jeder der Betreuer genau die richtige Aufgabe. Neben dem betonten Einsteigercharakter der Challenge gibt's sicherlich Piloten mit mehr Ambitionen hinsichtlich Qualifikation für die Liga, welche klar zur Aussicht steht. Das Gros der Piloten hingegen ist mit dem Gedanken unterwegs, sich einzulassen auf eine neue Situation, auf eine Stufe mehr als ein Streckenseminar.

Der Tag beginnt mit einem kurzen Wetterinfo, dann fahren wir auf den oberen Start der Emberger. Dort gibt's außer einem ausgedehnten Briefing für den Wettkampf noch genügend Zeit, um sich mit der



Das Betreuerteam: V. L.: Olly Rössel, Andreas Rieck, Achim Joos, Klaus Tretter



Achim (rechts) gratuliert Christian Barthelmann



Alle Sieger v.l.n.r. Wilhelmi Harald, Jens Reinhard, Christian Barthelmann, Katharina Reimann, Didi Leidner, Citoler Pedro

Paragliding Challenge

Ein neues Konzept bewährt sich

TEXT JENS OTTERBACH | FOTOS KLAUS TRETTER

Technik zu befassen. Meistgefragte Person dabei ist Andi, unser Herr der Daten und somit ein sehr wichtiger Ansprechpartner für den gesamten Wettbewerb. Klaus weist in lupenreinem Bayrisch auf die Eigenheiten der „Livetracklogger“ hin. Wir braten vier Stunden in der Sonne, bevor es auf den Start zugeht.

The race is on! Der Task führt über den Knoten zur Unteralm Hütte, die Ridge zurück zum östlichen Wendepunkt, weiter über Gaugen und Gerlamoos Kirche bis ins Ziel in Greifenburg. Der erste Task über ca. 52 km hat fast alle Knackpunkte, welche auch an den folgenden Tagen zu bewältigen waren. Dazu kam später noch die Weißensee-Runde. Am Abend gibt es eine ausführliche Nachbereitung der Aufgabe. Da Olli meist im Spitzenpulk mitfliegt, kann er jede Entscheidung der Leader kommentieren. Die weiteren Tasks mit in etwa den gleichen Streckenlängen bringen viel Spaß und gute Erfahrungen.

Statement Achim Joos: Achim, welche bleibenden

Eindrücke hast Du von der Paragliding Challenge?

Ich fand es ein rundum gelungenes Event. Die Teilnehmer waren sehr zufrieden. Als Wettbewerbsleiter habe ich ein gutes Gefühl, wenn alle wieder gesund gelandet sind. Es hat mir persönlich Spaß gemacht, als Betreuer in der Luft taktische Entscheidungen mit verfolgen zu können. Das Konzept geht für mich vor allem in der Breite auf. Es ist wichtig,

Ergebnisse	
Overall Herren:	
1. Barthelmann, Christian; Ozone Mantra M4	
2. Leidner, Didi; Gin Boomerang X	
3. Reinhard, Jens; Aircross U-Sport M	
Damen:	
Reimann, Katharina; Nova Mentor 2	

von Beginn an ehrlich zu sein. Wer die Challenge gewinnt, wird nicht gleich Sieger eines großen internationalen Wettbewerbes. Es ist ein super Trainingslager für Piloten mit Streckenerfahrung. Der Spaß sollte im Vordergrund stehen, ein zuvor besuchtes Streckenseminar ist die Voraussetzung. Einige Piloten beginnen sich zu früh mit international erfolgreichen Piloten zu vergleichen. Für diejenigen, die einfach kommen, um etwas zu lernen, ist die Freude über den großen Fortschritt perfekt. Für die nächste Paragliding Challenge wünsche ich mir mehr Teilnehmerinnen! Die Junior- und Ladies Challenge muss konsequenter für Personen in einem bestimmten Altersbereich und mit der Notwendigkeit zur finanziellen Unterstützung abgestimmt sein. Ansonsten wünsche ich mir wieder gutes Wetter und viele nette Teilnehmer.

Eine ausführliche Version des Artikels findet ihr auf www.dhv.de unter Sport / Gleitschirmszene in dem Livebericht zur Paragliding Challenge. ↗



„The window is open“ am Startplatz Emberger Alm



Die Challenge-Teilnehmer beim Wandern in die Wildbachklamm

Hanggliding Challenge

Tolle Betreuung und begeisterte Teilnehmer

TEXT REGINA GLAS | FOTOS ANDREAS BECKER

Bereits zum 4. Mal fand dieses Jahr im Juli die Hanggliding Challenge in Greifenburg statt. Die Challenge ist eine Veranstaltung für Piloten, die ins XC-Fliegen oder in die Wettbewerbszene einsteigen möchten oder sich einfach fliegerisch verbessern wollen. Hier können nicht nur Junioren oder Frauen, sondern auch ältere Piloten teilnehmen. Mittlerweile hat sich die Challenge etabliert, 44 Teilnehmer hatten sich angemeldet, darunter 12 Junioren und drei Frauen. Auch die Gleitschirmflieger bieten 2012 diese Fortbildungsmöglichkeit an.

Wie schon bei vielen Wettbewerben 2012 war auch während der Challenge mäßiges Flugwetter angesagt. Die ersten drei Tage war viel Zeit für jede Menge Vorträge. Zuerst wurde das Taskboard erklärt und wir übten die Bedienung des GPS. Auch die Bewegung kam mit einer Wanderung durch die Wildbachklamm zur Edelweißhütte oder Baden im

See nicht zu kurz. Auf der aufgebauten Slackline trainierten wir das Gleichgewicht. Beim Wettvortrag wurden wichtige Fragen beantwortet, wie z.B.: Welche Wetterberichte für welches Gebiet, wo kann man diese finden? Welche Wolken zeigen Thermik und wie fliege ich sie an?!

Endlich sah es mal nach Fliegen aus, allerdings mit mäßiger Prognose. Die erste Aufgabe über 35 km stand auf dem Taskboard und die Finger der Piloten tippten eifrig die Route ins GPS. Die Challenge-Betreuer Matthias, Andi und Tim erklärten den Wetterbericht und die Flugaufgabe und gaben nützliche Tipps und Tricks um die Aufgabe bestmöglich

heimzufliegen. Leider war der Tag noch schlechter als vorhergesagt und es war nur ein Abgleiter zum Landeplatz möglich. Dafür filmten wir alle Starts und auch einen Teil der Landungen. Nun hatten wir Stoff für den abendlichen Vortrag von DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger zum Thema „Starten und Landen mit dem Drachen“.

Ein weiteres Highlight war der Besuch von den amtierenden Weltmeistern Corinna Schwiegershausen und Alex Ploner. Alex hielt mit Andi Becker einen Vortrag über Außenlandungen. Unterstützt wurden sie von Corinna, Tim und Primož Gricar (Bronzemedailengewinner WM 2011). Noch ein Tag wurde wegen starkem Nordwind abgesagt, bevor uns am Freitag, dem letzten Tag der Challenge, endlich der erhoffte gute Flugtag beschert wurde. Die deutsche Liga war nun ebenfalls in Greifenburg und daher wurde eine kombinierte Aufgabe über 70 km mit Wenden im Sichtbereich vom Startplatz bzw. Landeplatz gestellt, mit der Möglichkeit noch 70 km weiterzufliegen – Richtung Matrei und zurück. So konnten die Challenge Teilnehmer gleich mal Lugaluft schnuppern. Einige nutzten die Möglichkeit auch sehr erfolgreich und machten mehr als 100 km. 15 Piloten flogen die 70 km Aufgabe erfolgreich, darunter auch eine Frau – Susanne Schönecker. Schnellster Pilot war Alfred Mayer und bester Junior war Matthias Hambalek. Am Abend fand die traditionelle Grill- und Abschlussfeier mit Siegerehrung statt, denn der Spaß steht immer an erster Stelle bei der HG-Challenge! Mehr Infos auf www.dhv.de unter Sport/Drachenszene. ↗

Ergebnisse	
Newcomer:	
1. Alfred Mayer	
2. Bernhard Faist	
3. Andreas Kimmich	
Junioren:	
1. Matthias Hambalek	
2. Timo Hagspiel	
3. Moritz Schary	
Damen:	
1. Susanne Schönecker	
2. Anja Fasmers	
3. Rebekka Speckenheuer	

Dank an die Sponsoren





Siegerbild - v.l.n.r.:
Marco Scheler, Stephanie
Weber, Jörn Niehuesbernd,
Nina Wagner, Raphael Wolter,
Siegel Christina, Kathrin
Mayr, Siegel Verena,
Manuel Bauer

Junior- und Ladies Challenge

Neue Gesichter bei einer bewährten Veranstaltung

TEXT YVONNE DATHE | FOTOS KLAUS TRETTER

Wie in jedem Jahr fand auch dieses Jahr vom 12. - 17. August die Junior & Ladies Challenge im Gleitschirmfliegen in Greifenburg statt. Erstmals hat Klaus Tretter das Zepter von Achim Joos übernommen. Ebenfalls neu im Betreuer-Team war Yvonne Dathe. Das Wetter war in diesem Jahr gnädig gestimmt. Sagenhafte fünf Durchgänge wurden geflogen. Allerdings waren die Bedingungen für die Junioren nicht leicht. Sonne und Wolken wechselten sich ab und sorgten für taktisch anspruchsvolle Verhältnisse. Wann kann mit Speed geflogen werden und wann ist es besser „einparken“? Immer wieder standen die Nachwuchspiloten vor kniffligen Herausforderungen. Oft war einfach nur Geduld gefragt. Wegen der tiefen Basis entschlossen sich die Betreuer meist für den eher untypischen Groundstarted-Race Modus. „Durch diese Art des Starts kann gut eine Stunde Zeit eingespart werden, da das Rennen sofort scharf ist“, erklärte Oliver Rössel. Am Sonntag und Montag ging es im Zick-Zack-Kurs zwischen Knoten und Gerlamoos Kirche ins Ziel. Eine kleine Herausforderung mussten die Piloten am Montag beim Briefing bewältigen. Sie sollten einen neuen Wendepunkt

„Berggasthof Weingarten“ in ihr Gerät eingeben. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und mit Unterstützung der Betreuer schaffte es schließlich jeder, seine Wendepunkte und den Task einzugeben. Dienstags konnten sich die Teilnehmer über ein besonderes „Schmankerl“ freuen. Die Teilnehmer durften zum Weißensee fliegen. Für viele war die Aufgabe schwer zu bewältigen, da wieder große Abschattungen für schwierige Bedingungen sorgten. Am Abend saßen alle zum Grillen zusammen und schwelgten von den Eindrücken des Tages. „Obwohl

Ergebnisse	
Gesamtwertung	
Katrin Mayr	3854
Manuel Bauer	3762
Raphael Wolter	3721
Ladies	
Katrin Mayr	3854
Verena Siegl	2484
Christina Siegl	2274

ich schon öfter in Greifenburg zum Fliegen war, hab ich noch nie zuvor den Weißensee aus der Luft gesehen. Das war ein ganz besonderer Flug!“, berichtete eine Teilnehmerin, die sich riesig über den Flug freute, obwohl sie nicht ins Ziel flog. Mittwochs wurde ein „normaler“ Airstart ausgeschrieben. Das heißt, die Teilnehmer mussten sich optimal in der Luft positionieren, um zur Öffnung des Startzylinders vorne mitzufliegen. Eine etwas kleinere Aufgabe von 43 km wurde ausgeschrieben. Immerhin 15 Teilnehmer schafften den Einflug ins Ziel. Der Donnerstag wurde als Flugtag gleich am Morgen wegen aufziehender Gewitter gecancelt. Am Nachmittag gab Yvonne Dathe eine kleine Einweisung ins Mentale Training und Andreas Rieck erklärte, was sich hinter der Punktevergabe verbirgt. Am Freitag wurde nochmals die Aufgabe zum Weißensee geflogen. Diesmal konnten 14 Piloten die Aufgabe beenden. Am Ende gab es noch eine kleine Sensation. Seit vielen Jahren hat wieder eine Frau die Gesamtwertung gewonnen. Katrin Mayr flog als einzige jeden Tag ins Ziel und holte verdient die Gesamtwertung. ➤



SANI PASS, LESOTHO.
EINER DER SICHERSTEN
ORTE DER WELT.
DER FORD RANGER MIT
5 STERNEN IM NCAP-TEST.

DER NEUE FORD RANGER
BEZWINGT DIE WELT.

TONNE
NUTZLAST-
KAPAZITÄT

VERZURRPUNKTE
GEMÄß DIN

KLASSENBESTE
WATTIEFE
800 MM

EURO NCAP
5 STERNE
EINZIGER
SEINER KLASSE



Eine Idee weiter

ford.de/nutzfahrzeuge



Die ersten fünf der Landesmeisterschaft von links: Kai Hashagen, Hagen Walter, Thoralf Hase, Martin Serner und Ralf Kopp

Ein Fliegerfest der europäischen Freundschaft

German Flatlands Gleitschirm: 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub als Ausrichter legt die perfekte Premiere hin.

TEXT UND FOTOS BETTINA EBELING

Es ist ein Bild mit Symbolkraft: Am Boden im Flugplatzmuseum Cottbus steht das geflügelte tarnfarbene Kriegerzeug verflochtenen Wettrüstens, und hoch darüber kreisen unter bunten Gleitsegeln Piloten aus Tschechien und den Niederlanden, Polen und Südwestdeutschland, Nord- und Ostdeutschland sowie Österreich im friedlichen, freundschaftlichen Luftwettbewerb. Die spröde Schönheit der Spreewaldlandschaft empfängt die Teilnehmer der German Flatlands 2012 mit freundlicher Wolkenthermik. Auch wenn die Wälder auf den Kursen riesig und tricky sind und sich mancher Flieger überrascht im Kohletagebau nahe den dampfenden Kühltürmen des Kraftwerks Jänschwalde wiederfindet, der 1. Cottbuser Drachen- und Gleitschirmfliegerclub um Uwe Krenz, erstmals Ausrichter des offenen internationalen Gleitschirmwettbewerbs mit Nord/Ostdeutscher Landesmeisterschaft, lieferte eine erstklassige Premiere ab. Vom Quartier „auf Wacker 09“ Cottbus-Ströbitz geht's zum Task 1. Die rund 60 km ins polnische Krosno Odrzanskie spult Ralf Kopp als schnellster

ab, zweiter ist Przemyslaw Wojtkiewicz, dritter Rico Konratt. Task 2, weil's so schön war, geht gleich noch mal ins selbe Ziel. König der Heizer im Genussflieger-Race ist Martin Serner, der seinem selbst gesteckten Ziel „Gesamtsieg“ damit schon mal ein Stück näher rückt, vor Maurice und Ralf. Frankfurt-Oder ist Ziel des 3. Durchgangs. Lokalmatador Martin gibt beim Briefing noch ein paar Tipps, wie man die fiesesten Sauflöcher entlang der 62 km Strecke überlistet, und siehe da: 28 von 51 Piloten stehen im Ziel, verteilt um das halbe Stadtgebiet. Diesmal gibt's endlich auch den 1.000er, den sich Maurice Knur als Schnellster vor Hans Bausenwein und Robert Bernat holt. Zur Bergfest-Fliegerfete am Abend lädt das Flugplatzmuseum ein. Zwischen MiG 21, Alouette und Antonow schmecken Spanferkel und Fliegerfrauen-Lieblingssalate zu später Stunde, die gute alte, rote Fassbrause macht dem Landebier Konkurrenz, und unterm Tisch halten Kampfschwader chemieresistenter Mücken ihr Festbankett an nackten Fliegerwaden. Die „frühen Vögel“ des anbrechenden Donnerstagmorgen werden dafür mit

einer Abenteuerfahrt im tscheschischen Museums-Tatra durch den Wald belohnt – ein Erlebnis der besonderen Art. Beeskow ist für den 4. Task als Ziel ausgeschrieben, doch der stark böige Wind und gefährliche Leeturbulenzen vom Wald südlich der Schleppstrecken vereiteln die Fliegerträume. Wettbewerbsleiter Willi Kuck schließt das Startfenster. Nach zwei Stunden Warten bei 34 Grad Hitze wird der Task endgültig gecancelt und ab geht's an den Badensee. Gewitter am Abend und Regen am Freitagmorgen läuten das Ende dieser rundum gelungenen German Flatlands Gleitschirm ein. Eine ausführliche Würdigung und dicken Applaus haben sich die Windenführer, Startleiter und -helfer, Lepofahrer und Rückhol-Koordinatoren verdient, noch bevor Pokale und witzige Spreewald-Souvenirs an die Besten verteilt werden. Nicht weniger als 37 Männer, Frauen und Jungs von den Senioren Rudolf und Karl bis zum Junior Pascal haben alles getan, um an sechs Winden der Vereine aus Kraichtal, Berlin und Crawlinkel die Piloten in die Luft zu bringen und sich dabei von keiner technischen Panne schrecken lassen. „Ihr seid unser Berg“, bringt es Uwe Krenz auf den Punkt und dankt speziell auch dem Berliner Fliegerfreund Christoph Buddee, der jeden Tag mit seinem VW-Bus Piloten aus dem Ziel wieder nach Cottbus zurückfuhr. Wenn es nur an einem gemangelt hat, dann an mitfliegenden Frauen. Bei nur zwei Teilnehmerinnen war keine Damenwertung möglich, obwohl die Hamburgerin Gaby Urban auf Gesamtrang 10 der Nord/Ostdeutschen Meisterschaft flog und damit eine der besten Damen-Platzierungen seit Bestehen der German Flatlands Gleitschirm hinlegte – und das auf einem ganz normalen B-Schirm. Also fürs nächste Jahr kann es nur heißen: Mädels, traut euch!

Ergebnisse

Gesamtwertung:

1. Martin Serner, Ozone EnZo
2. Ralf Kopp, Ozone M4
3. Hagen Walter, Ozone M4
4. Hans Bausenwein, Niviuk Icepeak
5. Maurice Knur, Ozone EnZo

Landesmeisterschaft Nord/Ost:

1. Martin Serner, Brandenburg
2. Ralf Kopp, Niedersachsen
3. Hagen Walter, Berlin
4. Kai Hashagen, Hamburg
5. Thoralf Hase, Sachsen



DGC BAYERWALD

25 Jahre Ostbayerncup

Der Ostbayerncup feiert am Samstag, den 27.10.2012, sein 25-jähriges Bestehen unter dem Motto: Back to the roots! Im uralten Landgasthof GutsMuhl gibt es reichlich gutes Essen, Bier, eine Tombola mit attraktiven Sachpreisen, einen kurzen Jahresrückblick und natürlich die Siegerehrung der Besten. Außerdem steht zur späteren Stunde eine Cocktailbar und Partymusik auf dem Programm. Ausrichtender Verein ist dieses Jahr der DGC Bayerwald. Alle Gleitschirm- und Drachenflieger mit Anhang sind herzlich eingeladen. Weitere Infos unter www.ostbayerncup.de

Anzeigen



Professional Paragliding Kamera Mountsystem

Filme deine Action aus völlig neuer Perspektive.

Aus Vollcarbon für nur: 109 € auf: www.chTVpro.com

Trägt fast jede Actioncam und sogar das GoPro 3D System

Händleranfragen erwünscht:

CHTVPRO Wagenweg 13-15 - 26603 Aurich - 04941-605 17 15



Erlebt die neue High Performance-Generation der Klasse (ENC).



icano Maverick 2 niviuk Artik 3 gradient Aspen 4



Top Service & Reparaturen
Instrumente
Gurtzeuge
Rettungsgeräte
Bekleidung



Exklusiv nur bei uns: IQ BASIC/GPS Limited White-Edition für 359,- Euro (solange der Vorrat reicht)

2 Jahres-Check Single-Check (bis zum 29. Februar) für nur 119,- Euro inkl. Porto

Premium-Check inkl. Rettung packen und Magic-Bag für nur 189,- Euro inkl. Porto



Gleitschirm- und Drachen-Beschriftungen. Perfekt und sicher.

Infos: +49(0)8051 63676 www.gh-werbebeschriftungen.de

IMPRESSUM

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

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

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

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

Jugend: www.dhv-jugend.de

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:
Ausgabe 178 Oktober - 14. August 2012
Ausgabe 179 Januar - 14. Oktober 2012

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Björn Klaassen, Gerhard Peter, Volker Schwanitz, Karl Slezak, Fredegard 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/Mediataten.

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: Jeff O'Brien

Der sichere Halt für DHV-Mitglieder: Berufsunfähigkeitsschutz für Drachen- und Gleitschirmpiloten



Wenn es mal wieder in die Lüfte geht, ist Ihre Sicherheit das oberste Gebot. Diesen Maßstab sollten Sie auch bei der finanziellen Absicherung für den Fall einer Berufsunfähigkeit anlegen. Entscheiden Sie sich deshalb für eine leistungsstarke Absicherung, die für den DHV entwickelt wurde und alle Besonderheiten für Drachen- und Gleitschirmpiloten berücksichtigt. Gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot.

HDI

Ihr Ansprechpartner:
Thomas Ingerl
Tel. 069 7567-395
Fax 069 7567-230
thomas.ingerl@hdi.de

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

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 Gerätekennezeichnung. 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 berechnigter 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 € Entschädigungsgeld 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 € Entschädigungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

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

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
83,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

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

Schleppwinden-Haftpflicht

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

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

Veranstalter-Haftpflicht

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

„Meine Lieblingsstrecke ist die,
die immer länger wird...“



Wer regelmäßig fliegt, möchte es weit bringen – im wahrsten Sinne des Wortes. Und für alle, die diesen Ehrgeiz haben, ist der neue CAYENNE4 konstruiert.

Dank Rigid Foil aus knickunempfindlichem Kunststoff ist er einfach zu starten, JET FLAPS, C-Wire Elementen und Little Ribs vervollständigen den professionellen Schirmaufbau. In der Luft zeigt der CAYENNE4 sein wahres Können: top Beschleunigung, äußerste Stabilität und direktes Handling. Dazu kommt sein geringer Luftwiderstand mit nur zwei Stammleinen pro Seite je Ebene, einem reinen Drei-Leinerkonzept und einer Gesamtleinenlänge von nur 254 Metern. Da ist es wirklich kein Wunder, dass man oft länger in der Luft bleibt, als geplant.



SKYWALK

ARRIBA
MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON
JOIN'T

MOJITO
SCOTCH
VENOM

10 JAHRE
LEIDENSCHAFT
FÜRS FLIEGEN

WWW.SKYWALK.INFO