

# DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

188



# Skyperformance Center

## DHV-zertifiziertes Training

- 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.hotssport.de  
 info@hotssport.de

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

**Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH**  
 Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld  
 Tel. 06654-7548, Fax 06654-8296  
 www.papillon.aero  
 info@papillon.aero

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

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

**Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule**  
 Wolf Schneider  
 Perlacher Straße 4, 82031 Grünwald  
 Tel. 089-482141, Fax 089-664730  
 www.bay-flugschule.de  
 info@bay-flugschule.de

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

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

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

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

**Planet Para - Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim**  
 Martin Lehmann  
 Augustaanlage 38, 68165 Mannheim  
 Tel. 0621-9760-5756, mobil 0179-5014142  
 www.planet-para.de  
 info@planet-para.de

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

**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**  
 Hindelanger Str. 35, 2. OG, 87527 Sonthofen  
 Tel. 08321-9970, Fax 08321-22970  
 www.flugschule-mergenthaler.de  
 info@flugschule-mergenthaler.de

**GlideZeit Flugschule Tübingen**  
 Albertstraße 3, 72074 Tübingen  
 Tel. 07071-959944, Fax 07071-959938  
 www.glidezeit.de  
 info@glidezeit.de

**Flugschule Rohrmeier**  
 Salzweg 37, 87527 Sonthofen  
 Tel. 08321-9328, Fax 08321-88371  
 www.flugschule-rohrmeier.de  
 info@flugschule-rohrmeier.de

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

**Flugschule Grenzenlos**  
 Sudetenstr. 1, 87527 Sonthofen  
 Tel. +49 176 2496 5348  
 www.fs-grenzenlos.com  
 info@fs-grenzenlos.com

**Paragliding Academy**  
 Max-Ostheimer-Straße 4 87534 Oberstaufen  
 Tel. 08325-919015  
 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 Sandbichl 10, 87669 Rieden am Förggensee  
 Tel. 08362-37038, Fax 08362-38873  
 www.gleitschirm-aktuell.de  
 info@gleitschirm-aktuell.de

**Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl**  
 Schwarzer Helm 71, 93086 Würth 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

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

**Flugschule Bregenzwald**  
 Jodok Moosbrugger GmbH  
 Wilbinger 483, A-6870 Bezaun  
 Tel. +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

**Paragleitflugschule Airsthetik**  
 Badgasse 231/10  
 A-8970 Schladming  
 Tel. +43-660-887440  
 www.airsthetik.at  
 office@airsthetik.at

**Flugschule Aufwind Franz Rehrl**  
 Dachstein 52, A-8972 Ramsau  
 Tel. +43-3687-81880 o. 82568  
 Fax +43-3687-818804  
 www.aufwind.at  
 office@aufwind.at

**Euro-Flugschule Engelberg**  
 Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg  
 Tel. +41-41-6370707, Fax +41-41-6373407  
 www.euroflugschule.ch  
 info@euroflugschule.ch

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



# INHALT

## INFO 188 JULI-AUGUST 2014

- 14** Streckenfliegen  
Tipps von Chrigel Maurer
- 18** Mentales Training  
OneDay Coaching
- 22** DHV-XC  
100 km Genussdreieck
- 28** Von Italien zum Olymp  
Mit dem Drachen durch neun Länder
- 32** Ausbildung  
Drachenfliegen - mal was anderes
- 34** Seitliche Einklapper  
Verhänger - Twist - beschleunigt
- 40** Sicherheit  
Tendenziell fliegbar?
- 42** Gefahren  
Meteo in Ampelfarben
- 46** Baumlandung  
Professionelle Rettung und Bergung
- 50** DHV-XC  
Rekordflug in Süddeutschland
- 54** Training  
Sardiniens raue Flugberge
- 56** DHV-Einladung  
Regionalversammlungen, Jahrestagung, XC-Sportlertag
- 60** Gleitschirmfliegen  
Sport, Lebenseinstellung oder Sinnsuche
- 64** Flugmechanik  
Windsimulation
- 68** Anfängerfluggebiet  
Choralpe in Westendorf
- 70** Konzentration  
Die Ruhe vor dem Start
- 72** walk&fly  
Hochgebirgstouren
- 76** DHV-Jugend  
Flugtage in Greifenburg
- 78** Gerätetechnik  
Winglets beim Drachen
- 80** Fliehkraft  
G-Force Trainer endlich in Deutschland
- 82** Vereine Briefe  
Nachrichten
- 90** Wettbewerbe  
Gleitschirm - Accuracy World Cup  
Drachen - German Open  
Gleitschirm - Bayerische LM  
Nachrichten

04	Wichtig - Neu - Kurz
10	Neu auf dem Markt
21	Shop
97	Impressum
99	Versicherungsprogramm



Foto: Wolfgang Ehn über dem Förggensee

## SicherheitstrainingsCenter

DHV-zertifiziertes Training

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

**Hot Sport Sportschulen**  
Trainingsleiter Günther Gerka  
Loc d'Anney/Frankreich  
www.hotport.de  
info@hotport.de



**Flugschule Achensee**  
Trainingsleiter Eki Maute  
Achensee/Österreich  
Idrosee/Italien  
www.gleitschirmschule-achensee.at  
office@gleitschirmschule-achensee.at



**Flugschule GlideZeit**  
Trainingsleiter Willy Grau  
Loc d'Anney/Frankreich  
www.glidezeit.de  
info@glidezeit.de



**Sky Club Austria**  
Walter Schrempf  
Trainingsleiter Walter Schrempf  
Hallstätter See/Österreich  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com



**Flugschule Chiemsee**  
GmbH + Co.KG  
Trainingsleiter Wolfgang Marx  
Bohinji-See/Slowenien  
www.flugschule-chiemsee.de  
info@flugschule-chiemsee.de



**Flugschule Aufwind**  
Trainingsleiter Josef Lanthaler  
Idrosee/Italien  
www.aufwind.at  
office@aufwind.at



**Paragliding Academy**  
Trainingsleiter Chris Geist  
Gardasee/Italien  
www.paragliding-academy.com  
info@paragliding-academy.com



**Flugschule Grenzenlos - Campus Anney**  
Trainingsleiter Jürgen Kraus  
Loc d'Anney/Frankreich  
www.fs-grenzenlos.com  
info@fs-grenzenlos.com



**Paragleitflugschule Airsthetik**  
Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter  
Gardasee/Italien  
www.airsthetik.at  
office@airsthetik.at



### DHV empfohlene Simulatortrainings

**Simulator für Aktives Fliegen**  
und Einklappertaining  
Ulrich Rieger Ingenieurbüro  
www.activefly.com  
Info2010@ActiveFly.com



**Simulator für G-Force-Training,**  
Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung  
Flugschule Hochries  
www.gforce-trainer.de  
office@gforce-trainer.de



Weiterführende Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Ausbildung

## NEUER VEREIN

Wir heißen herzlich willkommen

Gleitschirmclub SKYbavAIRia  
Postfach 1103  
83318 Ruhpolding

Flugwettervorhersage für die nächsten Tage  
und tagesaktuelle News auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

## Rekorde

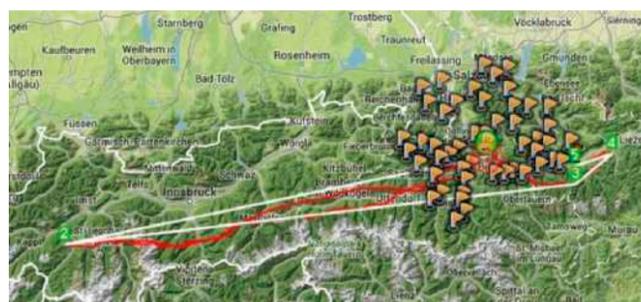


### 300 km FAI-Dreieck von Thomas Walder

### Magische 300

Es gibt in unserem Sport Ziele, die immer für eine gewisse Zeit eine magische Grenze definieren. Eine davon war im Streckenfliegen das 300 km-FAI-Dreieck mit dem Schirm. In den zurückliegenden teilweise sehr guten Flugtagen ist diese Grenze gleich zweimal überschritten worden. Einmal flog der Österreicher Thomas Walder mit seinem Ozone Enzo am 7. Juni vom Zillertal aus 325,76 km in 11 1/2 Stunden auf FAI-Dreieckskurs. Er erreichte eine Schnittgeschwindigkeit von 28,40 km/h.

Am 8. Juni schloss der Österreicher Bernhard Peßl, von der Grente in Antholz gestartet, sein FAI-Dreieck nach 300,65 km auf einem Nova Mentor 3. Die Flugdauer summiert sich auf über 12 Stunden, die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 24,79 km/h.



### 406 km Ziel-Rück von Christopher Friedl

### 406 km Ziel-Rück mit dem Drachen

Am 7. Juni 2014 flog der Österreicher Christopher Friedl einen Ziel-Rück-Rekord über 406 km. Der Start erfolgte um 10:17 vom Bischling bei Werfenweng. Als Wendepunkt wählte er einen Bergsee oberhalb von Ladis, südlich von Landeck. Um 18:00, nach etwas weniger als 8 Stunden überflog er sein Ziel in Werfenweng und setzte den Flug weiter Richtung Osten als Flaches Dreieck ins Ennstal fort. Er landete in Pruggern um 20:00 Uhr nach 9:45 Stunden Flugzeit und 495,1 Kilometern.

Die Flüge im Detail unter [www.dhv-xc.de](http://www.dhv-xc.de) und [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org)



### Wettbewerbe

### BWLV-Air Games 2014

Die BWLV-Air Games auf dem Übersberg vom 16. - 23. August 2014 bieten allen Drachen und Gleitschirmfliegern bis 26 Jahre die Gelegenheit, einmal die Perspektive zu wechseln und in ein anderes Cockpit einzusteigen. „Start frei“ heißt es auch dieses Jahr wieder auf dem Segelfluggelände Übersberg zu einem Jugendevent der Extraklasse. Zum 6. Mal richtet der BWLV das einwöchige Fluglager zur Förderung der Luftsportjugend aus. Fliegen, springen, fahren, segeln, schleppen, steuern – lass dich begeistern und sei dabei. Weitere Informationen unter [www.dhv-jugend.de/event/bwlv-airgames](http://www.dhv-jugend.de/event/bwlv-airgames)

### Schleppauskünfte

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



### Termine

### Challenges

Junior&Ladies Challenge	17. bis 23.8.	Greifenburg
Paragliding Challenge	21. bis 26.7.	Greifenburg
Hanggliding Challenge	20. bis 26.7.	Greifenburg

Die Challenges sind Einsteigerwettbewerbe für Piloten, die in lockerer Atmosphäre Wettkampfluft schnuppern wollen, für angehende Wettbewerbs- und XC-Piloten und für alle, die gerne dazu lernen möchten.

### 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.



## AKTUELLE DRACHEN-NACHPRÜFUNGSBETRIEBE

**Fliegerböhmb**  
Äußere Kapellenstraße 7  
91361 Pinzberg  
Tel: 0 172 8408848  
Fax: 0 9133 6791  
fliegerboehm@nexgo.de  
www.fliegerboehm.de

**Finsterwalder GmbH**  
Pagodenburgstr. 8  
81247 München  
Tel: 089 8145209  
Fax: 89 81009490  
office@finsterwalder-charly.de  
www.fensterwalder-charly.de



**ICARO paragliders - Fly & more GmbH**  
Hochriesstraße 1  
83126 Flintsbach  
Tel: 08034 909700  
Fax: 08034 909701  
office@icaro-paragliders.com  
www.icaro-paragliders.com



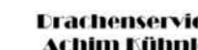
**Seedwings Airsports GmbH**  
Schlitters 63  
6262 Schlitters  
Österreich  
Tel: +43 5288 - 727 30  
Fax: +43 5288 - 720 89  
office@seedwings.eu  
www.seedwings.at



**Bautek Fluggeräte GmbH**  
Gewerbegebiet 10  
54344 Kenn  
Tel: 0 6502 3060  
Fax: 0 6502 7436  
bautek@t-online.de  
www.bautek.com



**Drachenservice Achim Kühnle**  
Osterreuthen 14a  
87637 Eisenberg  
Tel: 0 8364 987199  
Mobil: 0157/87413798  
JKuehnle@bdt-online.de  
www.drachenservice-achim-kuehnle.de





**Drachen  
Segellatten-Clips überprüfen**

Im Rahmen einer DHV-Unfalluntersuchung ist aufgefallen, dass sich beim Fliegen einer extremen Steilschleife mit dem Hängegleiter MastR M, mehrere Segellatten-Clips geöffnet haben. Die DHV-Unfalluntersuchung hatte zwar zum Ergebnis, dass das Öffnen der Segellattenclips keinen Einfluss auf den Unfall hatte. (Ein On-board-Video zeigt den Unfallverlauf, Analyse siehe dhv.de/Sicherheit).

Es sind aber auch andere Berichte eingegangen, wonach Segellatten-Clips bei verschiedenen Hängegleiter-Typen unter besonderer Belastung im Flug geöffnet haben. Gefährliche Flugzustände sind deshalb nicht eingetreten, alle Piloten konnten problemlos landen.

Der DHV hat sich an den Hersteller der betroffenen Segellatten-Clips, Rob Hibberd von Airborne, gewandt. 50 % der Hängegleitertypen weltweit sind mit seinen Clips ausgerüstet. Ihm sind weltweit keine Unfälle infolge öffnender Segellattenclips bekannt, sie würden auch bei Airborne Trikes eingesetzt, wo sie höher belastet seien, als bei Hängegleitern. Er hält aufgrund des Herstellungsprozesses eine sicherheitsrelevante Produktionsschwankung für ausgeschlossen.

Aber der Hersteller weist darauf hin: Wenn die Segellattenclips beim Öffnen falsch bedient werden, nutzen sie ab. Es schade ihnen auch, wenn die Segelhinterkante zu stark gespannt wird. Eine Methode mit der man die Clips zusätzlich gegen Öffnen sichern kann, sei mittels O-Ringen. Der Hersteller hält diese Maßnahme aber nicht für erforderlich.

Der DHV rät den betroffenen Piloten, die Segellattenclips zu überprüfen und im Zweifel mit dem Hersteller des Hängegleiters in Kontakt zu treten. Das DHV-Referat Sicherheit und Technik hat den Hersteller der Segellatten-Clips aufgefordert, für eine Verbesserung zu sorgen.



**Versicherung  
Bergekosten inklusive - Haftpflicht PLUS**

Die Halter-Haftpflicht PLUS beinhaltet neben der gesetzlichen Haftpflichtversicherung zusätzlich Bergkosten bis max. 10.000 Euro für nur 15 Euro Jahresbeitrag mehr als die normale gesetzliche Haftpflichtversicherung. Spätestens bei der Rechnung über die Bergung kann man noch einmal "aus allen Wolken fallen". Kaum jemand weiß, dass bei einem Helikoptereinsatz im Ausland oder nahe der Grenze die Versicherungssumme der DHV-Standardversicherung (2.500 Euro) für eine aufwendige Suche und Rettung per Heli nicht immer ausreichend ist. Mit der Halterhaftpflichtversicherung Haftpflicht PLUS haben DHV-Mitglieder nun die Möglichkeit die Bergkostendeckung bis max. 10.000 Euro aufzustocken.

**Travel & Training  
auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)**



# TRAVEL & TRAINING

Das uns Fliegern vorbehaltene Privileg, fremde Länder auch in der dritten Dimension zu entdecken, fasziniert immer mehr Piloten. Doch hat jedes Reiseziel spezifische Bedingungen, deshalb ist die Betreuung durch erfahrene, ortskundige Fluglehrer nicht nur aus Sicherheitsgründen ihr Geld wert. Dazu kommt Training und Fortbildung, für Jeden der sicherste Weg, sein Fluggerät kennen und beherrschen zu lernen.

## GARANTIERT DRACHENFLIEGEN



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



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



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



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



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



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



Summits Outdoor Adventures  
Willy Kravanja  
Tiroler Straße 10  
D-83735 Bayrischzell  
Telefon +49 (0)8023 / 1571  
www.summits.de  
willy.tours@gmx.de



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



Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.  
Silcherstraße 20  
78549 Spaichingen  
Tel. 07424-6172  
Norbert.Kotscharnik@t-online.de  
www.drachenflieger-spaichingen.de



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



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



### Vollmacht 2014

**Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!  
Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig!**

Name des Vollmachtgebers:

Mitglieds-Nr.:

Anschrift:

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

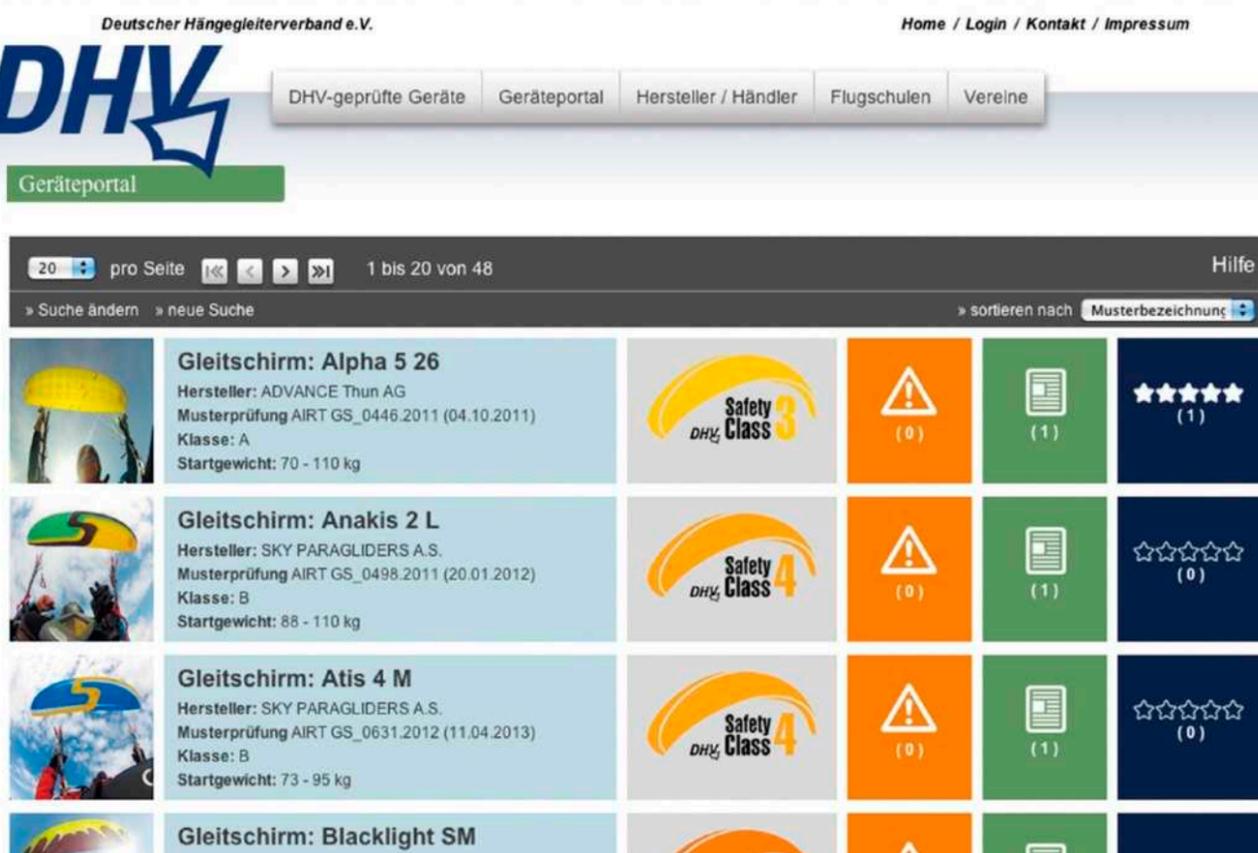
**Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung auf den dort anwesenden**

(Name des Bevollmächtigten)

# DHV-Geräteportal

Die umfassende Informationssammlung zu allen nach LTF geprüften Geräten

TEXT RICHARD BRANDL



In dieser neuen Online-Datenbank werden ab sofort alle Daten zu nach LTF geprüften Geräten (Gleitschirm, Drachen, Gurtzeuge, Rettungen etc.) bereit gestellt, soweit diese dem DHV bekannt sind. Das sind die Details der jeweiligen Musterprüfung, die Nachtests des DHV und die Einstufung in die jeweilige Safety Class, Sicherheitsmitteilungen, Warnungen oder Lufttüchtigkeitsanweisungen und Publikationen zum Gerät. Außerdem haben die Mitglieder des DHV die Möglichkeit, Geräte zu bewerten. Mit dieser umfassenden Informationssammlung soll das mühselige Zusammensuchen von Infos zu Geräten aus verschiedenen Quellen der Vergangenheit angehören. Leider haben einige Testhäuser damit begonnen, ihre Musterprüfungen nicht mehr zu veröffentlichen und auch dem DHV keinen Zugang zu diesen Informationen zu ermöglichen. Eine dazu gelieferte interessante Begründung lautet, dass „die Piloten mit den Testwerten sowieso nichts anfangen können“. Diese Aufgabe soll zukünftig den Herstellern überlassen bleiben. Es stellt sich dabei immer mehr heraus, dass diese Veröffentlichungen manchmal verspätet, gar nicht oder vor allem nur in Teilen passieren. So-



Das Geräteportal findet ihr auf www.dhv.de hier

lange ein Hersteller dem DHV nicht die Durchführung einer vollständigen Musterprüfung nach LTF bestätigt, kann ein Gerät natürlich nicht in die Datenbank übernommen werden. Leider kommen diese Bestätigungen trotz Anforderung durch den DHV manchmal überhaupt nicht, sehr spät oder nur teilweise. Wir hoffen, dass sich das in der nächsten Zeit im Sinne aller Piloten ändert. Ein Vergleich von Geräten sollte auch ohne intensives Studium von Hersteller-Webseiten möglich sein.

## Wie bedient man das Geräteportal?

Voreingestellt öffnet sich die Portalseite mit einer alphabetisch sortierten Liste der vom DHV in seinen Sicherheitstests in eine Safety Class eingestuft Schirme. Was genau die Safety Class ist, das wird im DHV Info 186 ab Seite 22 beschrieben. Auf der Website des DHV www.dhv.de findet sich alles Wissenswerte dazu außerdem unter „Sicherheit und Technik“. Mit den Links „Neue Suche“ oder „Suche ändern“ im Tabellenkopf kann die Datenbank nach bestimmten Geräten durchsucht werden. Der Suchfilter generiert aus den gewünschten Kriterien eine Geräteliste. Diese Kriterien können beliebig kombiniert werden: Muster (Gerätename) – Hersteller – Geräteart – Prüfstelle – Schirm Klassifizierung nach LTF – Safety Class Bewertung – Sicherheitstest Veröffentlichung – Mitglieder Bewertung (1 – 5 Sterne). Die Geräteliste ist immer alphabetisch sortiert. Dabei ist eine Besonderheit zu beachten: Die im Geräteportal aufgelisteten Schirme wurden zum großen Teil aus den bestehenden Datenbanken der DHV-Musterprüfstelle übernommen. Einige Hersteller hatten im Verlauf einer Musterprüfung gefordert, dass der Gerätenamen ihren Firmennamen beinhaltet. Jetzt kann deshalb eine alphabetische Sortierung nach Gerätenamen dadurch unterbrochen werden, dass einige Schirme durch den vorangestellten Firmennamen an falscher Stelle der A-Z Auflistung erscheinen.



Ein Tipp zur Suche: Bei einer Suche nach Geräte- oder Herstellernamen ist es besser, unsichere Schreibweisen zu vermeiden und nur den Teil des Namens in die Suchmaske einzugeben, der sicher bekannt ist. Beispiel: Suche nach Geräten über den Firmennamen Sup' Air. Die Eingabe von SupAir oder Sup Air bringt kein Ergebnis. Die Eingabe von Sup führt zu dem gewünschten Suchergebnis.

Eine bereits erzeugte Liste lässt sich außerdem noch nach der Musterbezeichnung oder der Mitgliederbewertung sortieren.

In jeder Liste findet sich an erster Stelle die Musterbezeichnung des Gerätes. Wenn vorhanden (derzeit nur noch bei DHV-geprüften Geräten) kommt man mit einem Klick auf den Gerätenamen zu den technischen Daten wie z.B. dem Datenblatt, dem LTF-Testbericht oder der Betriebsanweisung.

Neben dem Gerätenamen findet sich die Safety Class-Einstufung 1 - 5. Mit einem Klick auf das Icon öffnet sich das Testprotokoll.



Mit dem nächsten Button lassen sich alle Sicherheitsmitteilungen, Warnungen, Lufttüchtigkeitsanweisungen etc. zu einem Gerät finden. Die Anzahl der Mitteilungen steht unter dem Dreieckssymbol.



In der Rubrik Veröffentlichungen finden sich Publikationen, die über ein Gerät zur Verfügung stehen. Auch hier steht die Zahl der Einträge unter dem Seitensymbol.

Zum Abschluss findet sich die Mitgliederbewertung des Gerätes, die als Gesamtbewertung aus allen eingegangenen Einzelbewertungen gebildet wird. Die Bewertung erfolgt über einen frei zu wählenden Text und ein Sternensystem (von 1 bis 5, wobei 5 Sterne die beste Bewertung ist). Durch einen Klick auf das Bewertungs-Icon kann man entweder alle Bewertungen ansehen oder eine eigene Bewertung abgeben. Nur DHV-Mitglieder haben die Möglichkeit, zu den Geräten in der Datenbank eine Bewertung mit Kommentar abzugeben. Dazu ist eine Anmeldung über das DHV-Mitgliederportal erforderlich. Es sind maximal drei Bewertungen pro Mitglied und Jahr möglich. Die Bewertungen können sortiert (nach neuestem Erscheinungstermin und nach hilfreichster, höchster und niedrigster Bewertung) und als hilfreich gekennzeichnet werden, außerdem ist bei missbräuchlicher Verwendung des Bewertungssystems eine Meldung an den Betreiber möglich. Der DHV behält sich das Recht vor, Bewertungen zu entfernen. Texte mit folgenden Inhalten werden kommentarlos gelöscht: Werbeinhalte (z.B. Verlinkungen auf Herstellerseiten) - Kommentare zu anderen Bewertungen - obszöne oder beleidigende Sprache - persönliche Informationen - unbe-



weisbare Behauptungen und Unterstellungen - Texte, die lediglich darauf abzielen, das Ansehen von Personen, Firmen, Institutionen und Verbänden zu schädigen. Bei missbräuchlicher Verwendung des Bewertungssystems kann ein weiterer Zugang zu diesem System gesperrt werden.

Wer jetzt nicht immer dieses DHV-Info neben seinem Computer liegen hat, findet über den Link „Hilfe“ alles Wichtige für die Nutzung des DHV-Geräteportals genau beschrieben. Der Verband hofft, mit der neuen Online-Datenbank dem Informationsbedürfnis aller Piloten nachzukommen. Nur wer sich umfassend informiert, kann eine richtige Gerätewahl treffen. Um schnell an die gewünschten Infos zu kommen, ist das Geräteportal mit einem Klick von der Hauptseite der DHV-Website aus erreichbar.



## Thermikwolke Neuaufgabe Streckenflugbuch

Burkhard Martens hat das erfolgreiche Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflierer neu aufgelegt. Jetzt mit 624 Seiten und 600 neuen Bildern. Der Theorie-Teil wurde komplett überarbeitet und stark erweitert. Hinzugekommen sind weltweite Top-Streckenfluggebiete und informative Interviews mit XC-Cracks. Als Bonus mit Skyway-Karte. Zur Frage „Ist das Buch auch für Besitzer der 1. Auflage interessant“, meint Burkhard: „Wenn man aufgrund eines Tipps einmal nicht absäuft, dann hat es sich schon gelohnt.“ Im DHV-Shop erhältlich.

## SkyWays

Rechtzeitig zur Saison bringt Thermikwolke/Burkhard Martens ein Poster der Alpen mit den SkyWays der Streckenflierer auf den Markt. Man erkennt schnell, in welchen Gegenden und Tälern viel geflogen wird. Auf der Rückseite sind die Iberische Halbinsel und die Pyrenäen abgebildet. Eignet sich auch zur groben Flug- und Urlaubsplanung. Das Poster kostet 6,50 € plus Porto. Infos: [www.Thermikwolke.de](http://www.Thermikwolke.de)

## PARA-ZONE GPS-Vario SYS'Nav

Mit dem SYS'Nav hat Syride ein preislich interessantes Vario mit vielen Extras herausgebracht. Einfach zu bedienen, ultraleicht und mit neuester Technologie der ideale Begleiter für Wettbewerb und Streckenfiegen. Es bietet eine Vielzahl an Funktionen (Navigation, AGL, G-Sensor, etc.) sowie ein großes, frei konfigurierbares Backlight-Display. Preis: 399 Euro. Infos: [www.para-zone.de/syride](http://www.para-zone.de/syride)



## Flugschule Grenzenlos Sicherheitstraining in Annecy

Jürgen Kraus, Christa Vogel und Jennifer Söder haben die Flugschule Grenzenlos gegründet und übernehmen das Sicherheitstraining der Flugschule Hirondelle in Annecy. Zum Team: Jürgen, langjähriger Testpilot und Konstrukteur sowie Performance- und Sicherheitstrainer, ist Trainingsleiter. Christa, Drachen- sowie Gleitschirmpilotin der ersten Stunde und Performancetrainerin, sorgt am Startplatz für einen entspannten Ablauf. Jenny, ausgebildete PR- und Kommunikationsmanagerin, filmt vom Landeplatz und hilft, wenn nötig, bei der Landung. Infos: [www.fs-grenzenlos.com](http://www.fs-grenzenlos.com)



## area28 Rostros de Andalucia

Gesichter von Andalusien heißt die neue Filmdokumentation von Gunter Kiphard, area28. Der 55-minütige Film zeigt das Gleitschirm- und Drachenfiegen in der einzigartigen Landschaft Andalusiens. Gedreht wurde in der Provinz Cadiz an Orten wie Algodonales und Conil. Herausragend sind auch die Nahaufnahmen der Geier am Penon de Zaframagon. Erstmals setzt Gunter Kiphard auf professionelle Kameraaufnahmen. Infos: [www.area28.de](http://www.area28.de)



## E.COOLINE Topfit trotz Hitze

Die Firma e.cooline sponsert das Drachen-Nationalteam seit mehreren Jahren. Gerade in sehr heißen Gebieten, wie z.B. in Forbes/Australien oder Florida aber auch im Sommer in Europa, ist die Kühlkleidung von e.cooline ein wichtiges Hilfsmittel für die Piloten. Laut wissenschaftlicher Studien der Universität Münster kann sportliche Leistung durch das Kühlen des Körpers vor und während des Sports deutlich gesteigert werden. Die Hightech-Produkte (Shirts und Westen) können große Mengen Wasser in Sekunden so fest binden, dass es nur durch Verdunstung bei Hitzeeinwirkung wieder entweicht. Die dabei entstehende Verdunstungskälte kühlt den Körper ganz natürlich und individuell. Infos unter [www.e-cooline.de](http://www.e-cooline.de)

## Garmin TransAlpin V4 PRO Neuaufgabe der Vektorkarte der Ostalpen

Sie eignet sich für den Einsatz direkt im Gerät und auf dem PC/Mac daheim. Dank neuester Daten bietet die länderübergreifende Karte im Basismaßstab 1:25.000 eine sehr hohe Kartenqualität im gesamten Abdeckungsbereich. Für Gleitschirmflieger bietet die Kombination aus Garmin GPS-Gerät + Garmin-Karte einige Vorteile, die herkömmliche Varios nicht bieten: Gut für Hike & Fly sowie zum Trampen. Die Karte ist am PC zur Streckenflugplanung einsetzbar. Infos: [www.garmin.com](http://www.garmin.com)



## Icaro paragliders Neuer Schnellpacksack

Mit optimalem Packvolumen und einem ausgereiften Tragesystem, ausgestattet mit Innentaschen, Kompressionsbändern und kultigem Icaro-Design. Gewicht nur 350 Gramm. Infos: [www.icaro-paragliders.com](http://www.icaro-paragliders.com)





## Flugschule Hochries G-Force-Trainer: jetzt auch in Deutschland

Wieviel G-Kräfte packt mein Körper und wie wirft man unter dieser Belastung die Rettung? Antworten dazu liefert das Training mit dem Fliehkraftsimulator. Dort lernt man durch eine spezielle Atemtechnik, einen frühzeitigen Blackout zu verhindern. Oder wie man Steuerbewegungen und Sitzposition bei der Steilschleife optimiert. Der Vorteil: Das Manöver wird gefahrlos trainiert und schrittweise gesteigert.

Infos: [www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de)



## kurvenflug Mädels aufgepasst!

Es gibt neue, coole Shirt-Designs für Fliegermädels. Setzt ein Statement mit euren Klamotten und zeigt der Welt, dass ihr zu den Überfliegern gehört. Bestellt euch das Tank Top mit exklusivem kurvenflug-Design für 15 Euro online in den Größen S-XL. Daneben findet ihr noch andere trendige T-Shirts, eine Softshell-Jacke und Accessoires.

Infos: [www.kurvenflug.com](http://www.kurvenflug.com)

Anzeige

## 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](http://www.skyclub-austria.at)  
[office@skyclub.austria.at](mailto:office@skyclub.austria.at)  
Tel 0043/3685/22 333

## Neue Website

## Papillon Paragliding

Ab sofort präsentieren sich alle Standorte der Flugschule Papillon in einem modernen, klaren Design. Besonderen Wert legen die Entwickler auf die Unterstützung von Mobilgeräten, natürlich sind die Seiten auch für die Darstellung auf Tablets und Smartphones optimiert. Alle Veranstaltungen sind bequem und sicher über eine verschlüsselte Verbindung online buchbar. Auf der Seite mit den Wetterinfos sind neben der Flugwetterprognose auch die aktuellen Bilder der Webcams zu finden, die Papillon in mehreren Fluggebieten betreibt.

Infos: [www.papillon.de](http://www.papillon.de)

# Sicherheitsmitteilungen

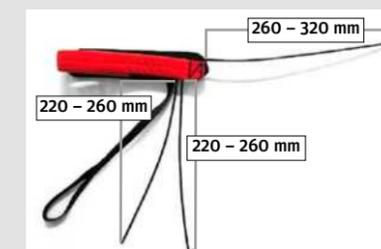
## Sicherheitsmitteilung

### skywalk CULT3-XS-S-M - Rettungsgriff

Bei einem CULT3 - S wurde ein zu kurzer Auslösesplint festgestellt. Die routinemäßige Überprüfung der baugleichen CULT3 - XS - S - M Griffe zeigte korrekte Maße, dennoch erlässt skywalk in Übereinstimmung mit dem DHV folgende Sicherheitsmitteilung:

Skywalk empfiehlt allen Piloten mit den unten angegebenen Seriennummern eines CULT3 - XS, S oder M, die Länge der Plastiksplinte vor dem nächsten Flug zu überprüfen, oder bei einer Flugschule überprüfen zu lassen.

Der mit dem skywalk CULT3 gelieferte Griff hat 3 voneinander unabhängige Plastikdrähte, die für die Sicherung des 4-Blatt-Bottomcontainers verantwortlich sind. Die korrekte Länge wird direkt am Griff bis zum Ende des Plastikdrahtes gemessen. Wenn die angegebenen Werte unterschritten werden,



kann unter Umständen der Container unbeabsichtigt öffnen und somit das Rettungsgerät herausfallen oder im schlimmsten Fall im Flug unbeabsichtigt auslösen.

Sollte ein Griff mit zu kurzen Plastikdrähten dabei sein, so kann sich der betroffene Pilot



unter Angabe der Seriennummer bei skywalk melden. Skywalk wird dann umgehend einen korrekten Griff zuschicken, oder im Bedarfsfall auch für den Austausch sorgen.

Diese Längen können im eingebauten Zustand mithilfe eines Maßbandes einfach selbst kontrolliert werden.

Beim 2. Plastikdraht kann das Ende des Maßband am Ende des Drahts angehalten werden, oder wie im Bild zu sehen der erste Draht entfernt werden. Anschließend muss dieser wieder nach Vorgabe verschlossen werden.

Folgende Seriennummern könnten theoretisch betroffen sein:

CULT3 XS  
SHCU3GXS-0712-00580  
SHCU3GXS-5111-00309 bis SHCU3GXS-5111-00318  
SHCU3GXS-0712-00579

CULT3 S  
SCCU3GS-3412-0906 bis SCCU3GS-3412-0915  
SHCU3GS-2212-876 bis SHCU3GS-2212-880  
SHCU3GS-1912-598 bis SHCU3GS-1912-602  
SHCU3GS-2212-816 bis SHCU3GS-2212-825  
SHCU3GS-5111-00319 bis SHCU3GS-5111-00338  
SHCU3GS-0712-00581  
SHCU3GS-0712-00582

CULT3 M  
SHCU3GM-3412-876 bis SHCU3GM-3412-905  
SHCU3GM-2212-776 bis SHCU3GM-2212-815  
SHCU3GM-2112-666 bis SHCU3GM-2112-680  
SHCU3GM-1912-603 bis SHCU3GM-1912-612  
SHCU3GM-0712-00584  
SHCU3GM-0712-00585  
SHCU3GM-0712-00586  
SHCU3GM-5111-00362 bis SHCU3GM-5111-00378  
SHCU3GM-5111-00339 bis SHCU3GM-5111-00361  
SHCU3GM-0712-00595

Manfred Kistler, Geschäftsführer Skywalk GmbH & Co KG

## Sicherheitsmitteilung

Gleitschirm Team 5 Green b S DHV GS-01-1949-11, Team 5 Green b M DHV GS-01-1950-11, Team 5 Green b L DHV GS-01-1955-11, Team 5 Green b XS DHV GS-01-1956-11

Bei einem Seriengerät des Musters Team 5 Green B wurde bei der Nachprüfung festgestellt, dass teilweise falsche Leinen eingebaut waren. Das betreffende Gerät, Stückprüfung 9/2011, hatte Aramid-Stammleinen montiert anstelle der Dyneema-Stammleinen des LTF-geprüften Musters (Cousin 989/1.5). Äußerlich (Mantel, Farbe, Durchmesser) sind beide Leinen identisch. Die Überprüfung der Festigkeit der Aramid-Stammleinen ergab, dass die erforderliche Gesamt-Festigkeit des gesamten Leinensystems für die Nachprüfung vom Achtfachen des maximalen Startgewichts nicht erreicht wurde. Der Rechtsnachfolger der Fa. Team 5, Krilo d.o.o., geht von einem Einzelfall aus (Vorseriengerät), kann jedoch nicht vollständig ausschließen, dass weitere Seriengeräte der Muster Team 5 Greenb fehlerhaft mit Aramid-Stammleinen ausgestattet sind.

Er erlässt deshalb folgende Sicherheitsmitteilung:

Bei allen Seriengeräten der Muster Team 5 Greenb müssen die Stammleinen überprüft werden. Es muss festgestellt werden, ob die Stammleinen einen Dyneema-Kern (rein-weiß) oder einen Aramid-Kern (gelblich) aufweisen. Da diese Überprüfung normalerweise nicht ohne ein teilweises Öffnen der Vernehmung der Leinen durchgeführt werden kann, sollte dafür ein Nachprüfbetrieb beauftragt werden. Bei Feststellung eines Aramid-Kerns der Stammleinen müssen diese ausgetauscht werden. KRILLO d.o.o. empfiehlt, die Überprüfung bei dem Nachprüfbetrieb der Flugschule Airsport 2000 durchführen zu lassen. Diese Überprüfung ist kostenlos, jedoch sind die Transportkosten vom Kunden zu tragen.

KRILLO d.o.o., Gredjani 4a, HR-44415 Topusko, Hrvatska / Croatia  
[info@krilo.org](mailto:info@krilo.org), [www.krilo.net](http://www.krilo.net)

AIRSport 2000 GmbH, Nr. 95, A-6653 Bach im Lechtal, Tel: +43 5634 6498  
Fax: +43 5634 20097 Mobil (A): +43 664 3382129  
[flugschule@airsport.at](mailto:flugschule@airsport.at), [www.airsport.at](http://www.airsport.at)



FOTO: BRUNO PETRONI

Chrigel startet am Turnpoint 6 Amisbühl



Immer wieder schwierig zu entscheiden, was die beste Linie ist.



Matterhorn mit Teodulpas links

# Streckenflugtipps von Chrigel Maurer

Red Bull X-Alps 2013 | Stell dir vor: Ein Julitag, du stehst um 11 Uhr am Startplatz oberhalb von Interlaken. Die Sonne blendet, und die Wolken hängen um die Berggipfel. Du möchtest weit in Richtung Matterhorn oder noch besser über den Mt. Blanc nach Grenoble vorankommen. Mit dem Gleitschirm, fliegend oder wandernd. Wandern bedeutet Stress, ist anstrengender – und sieben Mal langsamer.

TEXT UND FOTOS CHRIGEL MAURER

**S**treckenfliegen, was heißt das für mich? Hast du dir diese Frage auch schon gestellt? Klar, eine Strecke überfliegen ... Aber wie? Bei meiner Aufgabe am 11. Juli war es nicht einfach eine Strecke von 183 km. Es war viel mehr!

Als Adler von Adelboden werde ich immer wieder nach meinen Tricks gefragt: Was machst du besser oder anders als die Konkurrenz? Und bis jetzt wusste ich, ehrlich gesagt, meistens keine klare Antwort darauf (Das kann's doch nicht sein, dachte ich mir). Erst jetzt, wenn ich versuche, mein Wissen bei Coachings oder Tandemflügen an Dritte weiterzugeben, lerne ich zu verstehen, wie ich funktioniere. Hier also meine Überlegungen zum Streckenfliegen.

## Mit Bildern entscheiden

Diese Anspannung - wie wird der Tag? Die Thermik? Der Wind? Wo fliege ich entlang? Und wo muss ich landen? All diese Fragen sehe ich nicht allzu eng. Es ist, wie es ist, und ich versuche, mich an dem zu freuen, was ich bekomme. Klar hilft mir meine Flugerfahrung von mittlerweile 15 Jahren und über

3.000 Flügen und Flugstunden. Aber auch mein durch und durch getestetes Flugmaterial sowie die individuell ausgewählten Fluginstrumente helfen mit.

Am frühen Morgen mache ich mir bezüglich Wetter ein Bild, wie der Tag werden sollte: also ein Soll-Bild für meinen Hinterkopf. Vom Internet bekomme ich ein paar Textprognosen, ein paar Messdaten, oder während den X-Alps auch Flugprognosen per Telefon. Mit diesem Soll-Bild wähle ich den Startplatz und den Startzeitpunkt aus. Bereits auf dem Weg zum Startplatz schaue ich mich um nach Anzeichen, wie der Tag nun wirklich ist. Später in der Luft beschäftige ich mich vor allem mit den Bedingungen, die ich vorfinde. Jetzt mache ich mir ein Ist-Bild. Das Soll-Bild im Hinterkopf kann hilfreich sein und es ist ab und zu auch wichtig; es wirkt jedoch bei meinen Entscheidungen nicht mehr primär mit.

## Den Modus wechseln

Schon am Startplatz gehe ich Details meines Wunschflugs durch: die ersten Thermikmöglichkeiten, die Schlüsselstellen, die möglichen Landeplätze.



Matterhorn geschafft - über dem Aostatal

Wenn aber die Bein- und Brustgurte geschlossen sind, und ich mit den A-Gurten in der Hand bereitstehe, versuche ich bewusst in den **Modus Start** zu gelangen. Nun darf in meinem Kopf nichts anderes mehr Platz haben als der genaue Ablauf des Starts. Ich versuche, mich zu konzentrieren, fokussiere meine Ressourcen zu 100 Prozent darauf, dass ich erfolgreich – und sicher! – abheben kann. Dafür beobachte ich am Startplatz die Gegebenheiten und entscheide für mich, wo ich z.B. meinen Schirm auslege, damit ich nicht von anderen Piloten gestresst oder gestört werde.

Nach dem Abheben wechsele ich in den **Modus Steigen**. Gibt es Anzeichen für Thermik? Vorflieger? Vögel? Wolken? Abrisskanten?... In dieser Flugphase analysiere ich das Gebiet genau, fühle mit dem Körper und höre

das Vario. Erste Heber! Dann versuche ich mir ein Bild der Thermikblasen zu machen (wie komme ich in dieser Pfanne voll kochendem Wasser mit welcher Blase am schnellsten hoch?). Nach den erfolgreichen ersten Höhenmetern finde ich Zeit, mit meinen Gedanken abzuschweifen. Wohin könnte ich als nächstes fliegen, um wieder Thermik zu finden? Jetzt teilen sich meine Ressourcen auf: Ein Teil bleibt beim Zentrieren, der andere analysiert die Umgebung, das Wetter... und genießt die Schönheit der Landschaft.

Wenn es danach ausschaut, dass der Plan A erfüllt werden kann, oder wenn die Wolkenbasis (am 11. Juli 2013 war sie leider unter dem Niederhorn auf 1.900 m) erreicht ist, wechsele ich in den **Modus Gleiten**. Mein Fokus ist nun auf die Linienwahl gerichtet und auf das Beschleunigen. Und ich ver-



Freude über die Ankunft in Interlaken

- brauche meine Ressourcen wieder für die Beobachtung – die auch mein Bauchgefühl beeinflussen –, um mich
- a) nicht in eine gefährliche Situation zu manövrieren (reicht es über den Thunersee?),
- b) den Schirm offen zu halten,
- c) die Linie zu definieren (wo fliege ich weiter?... rechts am Niesen, links ins Kandertal?),
- d) die optimale Geschwindigkeit zu fliegen (Trimmspeed, um möglichst hoch anzukommen) und
- e) die nächste Thermik zu finden (ich wusste am 11. Juli nicht, ob und wo das gelingen würde).

Und ja, wenn alles in Ordnung ist, verfüge ich wieder über freie Ressourcen, um meine Pläne zu aktualisieren...

### Denken in Varianten

Einen ersten Flugplan A und einen Plan B erstelle ich, sobald ich am Startplatz stehe und mein Ist-Bild gemacht habe. Plan A: ich fliege dorthin, wo ich am ehesten Thermik erwarte (am 11. Juli 2013 sah ich diverse Tandempiloten zuverlässig aufdrehen). Plan B fliege ich an, wenn Plan A nicht funktioniert (der Landeplatz wäre dann meist Plan K bis O). Es gibt immer eine Ecke, wo es noch hochgehen könnte. Lass deine Fantasie walten, sehe die Luft als Wasserstrom fließen.

Dieses Denken in Plänen hilft mir, fokussierter, exakter, aber auch kompromissloser und sicherer zu fliegen. Wenn ein Plan funktioniert und ich am Aufdrehen bin, erstelle ich in meinen Gedanken wieder einen neuen Plan A, wo ich als nächstes Thermik erwarte. Mit zunehmender Höhe aktualisiere ich stets meine Pläne. Je höher ich fliege, je besser meine Gleitleistung wird, desto mehr neue Möglichkeiten ergeben sich.

### Taktisch entscheiden

Den Thunersee konnte ich sicher überfliegen; die Bedingungen waren ruhig und kalkulierbar. Doch in Frutigen kam ich tief, und mein Lokalwissen – und Plan C – wurde stark beansprucht (Landen war bereits Plan D!). Es wurde stressig, ich wollte nicht wandern. Was tue ich, wenn mein Plan nicht aufgeht? Nullschieber parken oder weiterfliegen? Ich wusste es nicht. Grundsätzlich versuche ich in so einem Moment, die Entscheidung hinauszuzögern, Zeit zu gewinnen, um mehr Infos und Entscheidungsgrundlagen zu sammeln. Aber Zeit zum ruhig Studieren blieb keine – Hilfe! Nun, ich konnte nicht mehr in den Modus Steigen wechseln; ich war zu sehr abgelenkt. Da half es mir, an die Abmachungen mit mir zu denken, und so konnte ich den Chrigel wie einen Computer wieder in den Modus Steigen schalten.

Beim Aufsoaren knapp über dem Talboden und später Richtung Kandersteg gaben mir die immer noch tiefen Wolken zu denken. Wie komme ich so ins Wallis? Dank meiner Zusammenarbeit mit dem Psychologen Thomas Theurillat (oneday.ch), meinem Supporter, erinnerte ich mich an seine Ermahnung: „Schau auch mal zurück! Wie hast du es bis hierhin geschafft? Was war gut? Und was hast du dazu beigetragen?“

Ja, Zwischenziele, die funktionierten gut! Kleine, erreichbare und motivierende Zielsetzungen. Erfolgreiche Streckenflüge gelangen mir meistens nach diesem Muster. Es ergeben sich Parallelen nicht nur in der Luft, sondern generell bei meinen Projekten: Plan A ist das erste Zwischenziel, falls Plan A nicht funktioniert, folge ich ohne zu zögern Plan B, der nun das neue, kleine Ziel ist, auf den ich meinen Fokus lege.

### Riskieren! Aber mit Köpfchen und Herz

Eines vorneweg: Ich liebe das sportliche Risiko. Geht's? Oder geht's nicht? Das fördert den Challenge-Effekt, den ich als hoch motivierend empfinde. Ich meide jedoch das gesundheitliche Risiko, wo immer es geht. Aber auch: Nur dann etwas riskieren, wenn es etwas bringen könnte. Oder: Wenn ich ans Limit will, muss ich dieses genau kennen. Und: Um mein Ziel zu erreichen, muss ich ab und zu etwas riskieren; deshalb mache ich das so bewusst wie möglich.

Am 11. Juli war es nicht vorhersehbar, dass der Überflug vom Gasterntal über den Lötschenpass ins Wallis gelingt, weil die Basis mit 2.800 m tief war. Auch dies ist eine für den Gleitschirmfliegen alltägliche Stresssituation. Hierzu mein motivierender Gedanke: Meine Flugausrüstung ist mit 8 kg sehr leicht und auf einem Rasen in weniger als vier Minuten packbar. Damit versuchte ich, meine Gedanken an eine stressige Außenlandung zu überlisten... Ich dachte auch an die Vorteile einer Außenlandung – endlich mal wieder etwas anderes machen als fliegen (ich war ja schon fünf Tage, 30 Stunden, in der Luft unterwegs und mein Gasmuskel dementsprechend übersäuert). Mit dieser Einstellung im Hinterkopf ließ sich am Doldenhorn einfacher Höhe machen; die Querung war relaxt. Und durch meine neuen Beobachtungen ergaben sich neue Möglichkeiten. Ich setzte einen neuen Plan A: Höhe machen nördlich des Balmhorns; eine neue Situation, von der ich noch nie gehört hatte. Der Lötschenpass war mit etwas Nordwind (= Rückenwind) locker zu überfliegen – 15 bis 20 m blieben unter mir.

### Hoch, höher – kalt

Das Wallis war standardmässig gut, die Basis stieg mit den Bergen. In Zermatt die große Entscheidung, auf welcher Route ich den 65 km entfernten

Wendepunkt Mt. Blanc erreichen kann. Zurück ins Wallis-Haupttal? Direkt über die hohen Gletscher nach Westen? Oder erst nach Süden und dann durchs Aostatal?

Erst mal richtig aufdrehen. Höhe machen, um a) mit mehr Höhe mehr Möglichkeiten zu bekommen, b) mit mehr Zeit und Höhe mehr Informationen zu sammeln, c) die Entscheidung später am Tag fällen zu müssen. Die Basis lag knapp über 4.000 m – was für ein Flugtag! Aber auch die Berge sind höher. Die Möglichkeiten waren nicht besser als drei Stunden vorher in Kandersteg auf 2.800 m. Und was für eine Kälte! Auf 1.300 m, am Startplatz in Interlaken, war es wärmer und meine Flugplanung war, wie so häufig, nicht auf eine derart erfolgreiche Höhe ausgerichtet. Nun gut, diese Erfahrung nehme ich mit für ein nächstes Mal (das dachte ich bereits vor 15 Jahren während meiner ersten Flüge - die einen lernen es nie...). So schwang ich eben meine Arme, um die Durchblutung der Finger zu fördern.

### Knapp, knapper – drüber

Die Entscheidung, durchs Aostatal auf die Ostseite des Mt. Blanc zu fliegen, fällte ich zusammen mit Thomas. Am Telefon. Thomas stand am Boden und wertete die persönlichen Wetterberichte von Meteo Schweiz aus. Uns war klar: Wenn es fliegt, ist die Route durchs Aostatal viel schneller. Sollte ich aber absteigen, ist es deutlich umständlicher, so in den Westen des Mt. Blanc zu gelangen.

Der Teodulpas lag vor mir – östlich vom Turnpoint 7, dem Matterhorn. Es sah gut aus: Ich gleite hoch über der Hörnlihütte mit leichtem Nord-/Rückenwind. Doch, wie so oft in der Natur, spüre ich die Abwinde der kalten Ostflanke des Berges und meine Gleitzahl reduziert sich. Gas geben oder nicht? Ich versuche es mit dem rechten Bein, der ersten Stufe, gleich 60 Prozent Gas. Dabei beobachte ich meine Geschwindigkeit über Grund sowie die aktuelle Gleitzahl. Dazu kommt das Bauchgefühl – linkes Bein gleich Vollgas! Das Gleiten wird optimiert, weil der Abwind über 3 m/s beträgt. Huch, das wird knapp! Einmal am Grat, ich sehe immer noch nach Italien, wird das Gleiten wieder gut, und ich reduziere auf Trimmspeed und sogar leichtes Bremsen, damit ich mit Rückenwind optimal hoch ankomme. Geschafft! Es reicht mit fünf Metern über den Pass nach Süden, wo das nächste 5 m/s-Steigen bereits durch eine schöne Wolke gekennzeichnet ist. Nun aber kämpfe ich mit der Müdigkeit und der Motivation. Es steigt immer schwächer; der Tag geht zu Ende. Noch ein Mal mit 0.5 m/s aufsoaren, noch ein Mal abgleiten – und das nach zehn Stunden in der Luft. In solchen Momenten kommt vielleicht meine Stärke ans Licht. Es ist mir bewusst, dass es grade jetzt sehr entscheidend ist, sich immer wieder neue, kleine und motivierende Ziele zu setzen, um die entscheidenden Kilometer gegenüber der Konkurrenz herauszuholen.

### Konzentriert abschließen

In Courmayeur kommt der Abwind der Berge im Tal zusammen; satte 30 km/h Gegenwind und kaum Landemöglichkeiten. Ich schätze diese Situation nochmals als sehr heikel ein. Meine Konzentrationsfähigkeit ist nicht mehr ideal. Dies, obschon ich während dem Flug drei Riegel und 1,5 Liter mit Kohlenhydraten angereichertes Wasser zu mir genommen habe. Jetzt ist klar: Es geht nicht mehr hoch. Also schalte ich um auf den Modus Landen. Mit dem Modus Landen möchte ich die Gefahren erkennen, mit ihnen richtig umgehen und damit eine möglichst sichere Landung garantieren. Das mache ich nun und lande nahe der Hauptstraße im hohen Gras. Dabei hilft mir auch das Material. Ich bin froh, nicht meinen Top-Wettkampfschirm dabei zu haben, sondern mit dem Ozone LM5 einen einfachen 3-Leiner, der gerade in schwierigen Situationen besser zu beherrschen ist.

### Weiterkommen mit Analysieren

Landen, zusammenpacken; alles möglichst fokussiert. Danach schaue ich weiter, setze mir – gemäss den Berechnungen des Garmin-GPS – neue Ziele. Zu Fuß weiter ins Dorf. Erst wenn diese Ziele klar sind, gehe ich meinen Flug nochmals durch. Wie war es? Was war gut? Was habe ich zum Erfolg beigetragen? Aber auch: Wo war es schwierig? Was muss ich morgen ändern? Nicht selten mache ich mir Notizen, die ich dann vor dem nächsten Flug nochmals anschau, um meine Überlegungen erneut abrufen zu können. Die Erfahrungen des Flugtags begleiten mich auch in den Schlaf. Ich freue mich stets von Neuem, was der nächste Tag bringen mag. ◀

### Selbst-Check für positive Erlebnisse

- Was sind meine Tages-Flugziele? Mit einem klaren Ziel vor Augen fällt es mir leichter, fokussiert und sicher zu fliegen.
- Ist mein Flugziel realistisch? Da meine Zufriedenheit von meinen Erwartungen abhängt, setze ich mir häufig auch Lernziele statt Leistungsziele.
- Am Startplatz: Was kann ich unternehmen, damit ich mich zu 100% auf den eigenen Startablauf konzentrieren kann? Distanz zu anderen Piloten, Starttechnik meinem Können anpassen, Windsituation, Gefahren erkennen, Abbruchlinie usw.
- Wie fühle ich mich – ganz ehrlich? Je besser mein Gefühl, desto sicherer bin ich unterwegs und kann „mehr“ riskieren.
- Ganz einfach: Was habe ich überhaupt für Möglichkeiten?
- Was sagt mein Bauchgefühl? Was mein Kopf?
- Sind meine Bauchmuskeln locker? Meine Hände nicht verkrampft?
- [www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch), [www.oneday.ch](http://www.oneday.ch)

**FlyTeneriffa.de**  
Gleitschirmsafaris &  
Motorschirmfliegen lernen  
auf der Insel TENERIFFA!

Anzeigen

**Cabo de Gata -Andalusien**  
Cortijo El Campillo  
CaboActivo

Flugferien mit Stil

Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779



Freudentaumel in Monte Carlo beim Sieg des letztjährigen RedBull X-Alps

FOTO OLIVIER LAUGERO/RED BULL CONTENT POOL

# ONEDAY Coaching - Die Stärken stärken

Zu Besuch bei Thomas Theurillat, Supporter von Chrigel Maurer

TEXT UND FOTOS BEN LIEBERMEISTER UND REGINA GLAS

2013 gewann der Schweizer Chrigel Maurer zum dritten Mal die Red Bull X-Alps. Die Wettbewerbsleitung hatte den Kurs verlängert und die Wendepunkte auf zehn erhöht, wobei die Athleten zweimal den Alpenhauptkamm queren mussten. Das Ergebnis: Chrigel gewann in Rekordzeit von sechs Tagen und 23 Stunden mit fast zwei Tagen Vorsprung vor den Franzosen Clemens Latour und Antoine Girard. Chrigel demonstrierte eine Überlegenheit, wie sie bis dahin in der Gleitschirmszene unbekannt war. Doch die X-Alps sind ein Team-Wettbewerb. Der herausragende Sportler ist nur die eine Seite der Medaille. Beim Team SU11 heißt die andere Thomas Theurillat. Thomas ist diplomierter Bergführer und Psychologe, eine seltene Mischung, die bei den X-Alps durchschlagenden Erfolg brachte. Thomas ist verheiratet mit Judith Zweifel, jetzt Theurillat. Judith ist die erste Frau, die das lange Zeit schwierigste Acro-Manöver, Infinity-Tumbling beherrschte. Auch auf diesem Weg begleitete Thomas sie als Mental-Coach. Alle Welt konzentrierte sich auf Chrigel Maurer. Uns interessierte natürlich auch Chrigel, doch noch mehr die Person im Hintergrund. Deshalb führen meine Kollegin Regina Glas, die gleichzeitig auch Teamchefin bei der Drachennationalmannschaft ist und ich nach Interlaken und absolvierten ein ONEDAY Coaching bei Thomas Theurillat.

## Benedikt Liebermeister berichtet

Wir treffen Thomas beim Frühstück. Er wirkt unauffällig, ist schmal und drahtig. Doch mit den ersten Sätzen nimmt er dich gefangen. Du fasst in-

tuitiv Vertrauen, bist bereit dich zu öffnen. Kein Herumreden um den heißen Brei. Seine erste Frage: „Was kannst Du heute im Tal lassen? Was braucht es nicht“. Da fällt mir spontan das Smartphone ein, mein mobiles Büro. Heute möchte ich nicht erreichbar sein, sondern mich ganz auf mich konzentrieren. Frei nach Saint-Éxupéry, einem legendären Fliegerkollegen: „Wer glücklich reisen will, reise mit leichtem Gepäck.“ Wir sprechen über mein Ziel, was ich mir erwarte von dem Tag. Natürlich geht es ums Fliegen: Ich möchte ein besserer Pilot werden, weitere Strecken fliegen und mehr Freestyle-Manöver lernen. Gleichzeitig jedoch auch Druck rausnehmen, nicht mehr ständig unter Strom stehen, um meine Erwartungen zu erfüllen. Das ist viel für einen Tag! Soviel, dass ich sofort das Gefühl bekomme, vor einem hohen Berg zu stehen. Thomas erklärt uns seinen Ansatz: „Wenn Dir ein Flug gelingt, freust Du Dich und hakst ihn schnell ab, denn es hat ja klappt. Säufst Du ab, analysierst Du Dein Verhalten in allen Einzelheiten. Dabei solltest Du Dich am Erfolg orientieren, denn an diesem Tag hast Du alles richtig gemacht und genauso solltest Du es in Zukunft wiederholen.“ Die Stärken stärken! Nicht immer nur nach vorn blicken, was ich noch schaffen muss, sondern auch mal zurück, wie weit ich schon gekommen bin. Anhand einer Skala von Eins bis Zehn schätze ich meine fliegerischen Fähigkeiten ein. Herauskommt, dass ich doch schon eine Menge erreicht habe. Auch der Trainingsaufwand ist für einen Hobbypiloten durchaus akzeptabel. Die Quantität passt, also muss ich an der Qualität arbeiten. Gemeinsam gehen wir meine schönsten und erfolgreichsten Flüge durch. Finden die



Im Gespräch kommen Benedikt und Thomas schnell zur Sache

Gemeinsamkeiten heraus. Deutlich wird, dass ich immer dann erfolgreich war, wenn ich keinen Druck verspürte und Spaß an dem Flug hatte. Klingt banal, ist aber gar nicht so einfach umzusetzen. Mir wird schlagartig klar, dass mir am meisten mein innerer Stress im Weg steht. Das Wichtigste für mich ist Gelassenheit. Alles andere wird sich von selbst ergeben. Nur eine Sache, an der ich arbeiten muss. Eine große Erleichterung macht sich breit. Der Berg ist deutlich kleiner geworden. Wir gehen fliegen. Das ist ein Prinzip von Thomas' ONEDAY Coaching. Ein Ausflug in der Natur. Natur inspiriert und schafft Klarheit. Er stattet mich mit einem Pulsmesser aus. Ziel wäre ein Start mit einem Puls unter 100. Wir stehen am Startplatz Amisbühl. Die Szenerie ist überwältigend. Der Hang ist sanft geneigt inmitten einer hügeligen Voralpenlandschaft. Wie in einem Schaufenster prangen gegenüber die Eisriesen Jungfrau, Mönch und Eiger. In aller Ruhe bereiten wir uns auf den Start vor, voller Vorfreude auf den Flug in dieser einzigartigen Umgebung. Mein Puls hat's noch nicht kapiert, er schnell auf 140. Doch der Flug beruhigt und senkt ihn auf 110 Schläge pro Minute. Am Start muss ich wohl noch arbeiten.

## Wer glücklich reisen will, reise mit leichtem Gepäck

Nach der Landung setzen wir uns zum Nachgespräch zusammen. Thomas äußert Erstaunen über die Einstellung der Gleitschirm- und Drachenflieger: „Fragst Du einen guten Piloten, wo beim Fliegen das meiste Potential liegt, antwortet er: Im Kopf. Trotzdem gibt er jedes Jahr eher tausende von Euro für die Ausrüstung aus als 500 Euro für mentales Training.“ Er betont, dass er nicht der einzige und nicht der beste sei. Die Professoren auf der Uni sind seiner Meinung nach viel besser. Entscheidend sei, dass man mentales Training mache. Egal wo, egal mit wem. Ich sehe das anders. Thomas ist studierter Psychologe und Bergführer, war Basejumper und fliegt jetzt Gleitschirm. Die perfekte Kombination aus Theorie und Praxis. Sicher ist er nicht einzige, aber nach meiner Erfahrung, legitimiert durch den Erfolg mit Chrigel und Judith, einer der Besten. Thomas legt Postkarten mit unterschiedlichen Motiven aus. Wir sollen vier auswählen, die uns am meisten ansprechen. Wir reden über die einzelnen Motive, was bedeuten sie für uns, was verbinden wir damit. Das soll uns



Regina beim Start mit ihrem „üblichen“ Fluggerät



Ruhe und Gelassenheit zeigt sich in der Kartenauswahl

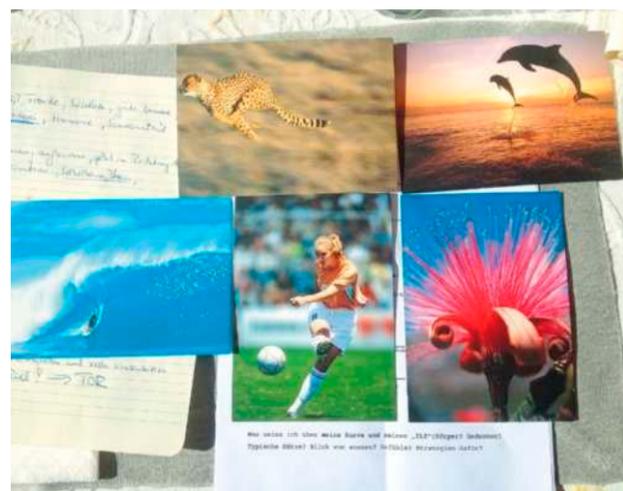


Das überwältigende Panorama von Eiger, Jungfrau und Mönch im Hintergrund

helfen, ein Leitmotiv zu formulieren. Meine Karten weisen in die gleiche Richtung wie die Auswertung meiner Top/Genussflüge: Ruhe, Schritt für Schritt, sanftes Licht, Jubel am Gipfel eines Berges. Fast von selbst formuliert sich mein Leitsatz. Er endet mit „ans Ziel“. „Kannst Du noch was weglassen?“, fragt mich Thomas. Da wird mir klar: Ans Ziel ist gar nicht mehr wichtig. Ich möchte Spaß haben am Fliegen, den Moment genießen. Ein bestimmtes Ziel übt für mich Druck aus. Das heißt nicht, dass ich nicht mehr weit fliegen oder neue Manöver lernen möchte. Doch ich will den Weg dahin genießen, mich am Training erfreuen. Dann sollte der Erfolg von selbst kommen – so hoffe ich.

## Fazit - ein paar Monate nach unserem ONEDAY Coaching

Vorausgesetzt, du bist bereit, dich auf ein Coaching einzulassen. Weil du der Meinung bist, lebenslanges Lernen ist eine Herausforderung und kein Zwang. Dann wird der Nutzen weit über dein Fliegerleben hinausgehen. Doch es könnte dich mehr verändern, als du gedacht hast und deine Ziele könnten ganz andere werden.



In der herrlichen Umgebung des Berner Oberlandes fällt es leicht, an sich zu glauben.

Der Leitsatz entsteht anhand verschiedener Motivkarten.

rischen Fähigkeiten sind. Was wir verbessern wollen und welche Träume wir haben. Was benötigen wir für unsere Träume? Sind sie erfüllbar? Thomas lässt nicht locker! Klar sind sie machbar, dazu muss man sich selbst hinterfragen. Was ist notwendig, um seine Fähigkeiten zu steigern und Träume wahr zu machen? Ich denke über mich nach ... in der herrlichen Natur im Berner Oberland und beim Fliegen fällt es mir leicht.

Wir erarbeiten uns jede Menge anhand von Skalen, Geschichten und Zwiegesprächen mit Thomas. Anhand von fünf Postkarten, die ich mir nach der Landung aus seiner Motivsammlung aussuche, kommt mein Leitsatz zustande: *Spielerisch mit Selbstbewusstsein und voller Konzentration zum Ziel!* Das heißt für mich soviel: Immer wenn ich entspannt etwas angegangen bin und überzeugt war, es zu schaffen, blieb ich konzentriert und habe mein Ziel erreicht. Sobald ich angefangen habe, zu zweifeln, verlor ich die Konzentration und bin nervös geworden. Dann habe ich versagt. Für mich war dieser Tag aus mehreren Gründen interessant. Einmal, um mehr über mich selbst zu erfahren und zum anderen zu lernen, auf andere Menschen einzugehen, wenn sich der Erfolg nicht so einstellt wie erwünscht. Schließlich bin ich für die Drachen-Nationalteams verantwortlich und betreue sie auf Europa- und Weltmeisterschaften. Das Wichtigste bei allem ist, nicht immer nur auf die Schwächen achten, sondern versuchen, das was man gut kann, noch besser zu machen.

### Mentales Training

Thomas Theurillat betreibt mit Markus Müller die Firma ONEDAY Coaching. Sie haben sich auf drei Situationen spezialisiert: Entscheidungsfindung, Leistungsoptimierung und Work-Life-Balance. Das Coaching dauert einen Tag und besteht aus Vorgespräch, einem Tagesaufflug in die Natur, einem Nachgespräch und wird immer den individuellen Wünschen und Anliegen angepasst. Prominentester Kunde aus unserem Sport ist Chrigel Maurer, siehe Artikel „Streckenflugtipps, S. 14. Doch auch viele Firmen nehmen vor schwierigen Entscheidungsprozessen die Unterstützung von ONEDAY Coaching in Anspruch. Mehr Infos unter [www.oneday.ch](http://www.oneday.ch)

### Aus der Sicht von Regina Glas

In einem Gespräch mit Chrigel Maurer bat ich um einen Tipp, wie er bestimmte Fertigkeiten trainiert. Seine Antwort: Keine Tipps annehmen oder etwas nachmachen! Viel effizienter ist es, durch Coaching selbst entdecken, was die eigenen Stärken sind. Was sind eigentlich meine Stärken? Darüber habe ich viel nachgedacht. Und das war auch die entscheidende Frage von Thomas an mich.

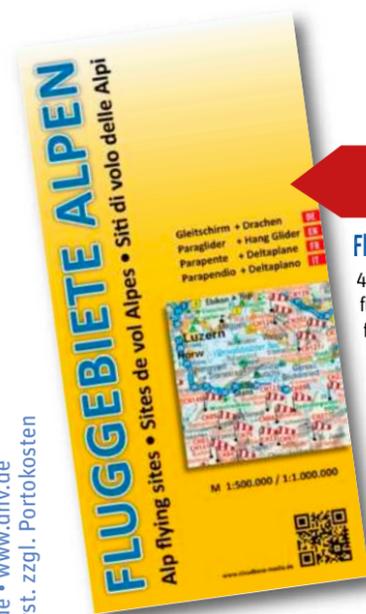
Ben und ich saßen am Frühstückstisch, als uns Thomas pünktlich um 9 Uhr im Hotel abholte. Thomas beeindruckte mich vom ersten Moment. Denn er hatte eine ganz besondere Fähigkeit: Er öffnete bereits in den ersten Minuten den Reißverschluss zu unserem Inneren. Er brachte uns dazu, in sich reinzuhören, sich selbst besser zu beobachten. Ich war überrascht, was ich über mich herausfand.

Guten Morgen, gehen wir fliegen? Was wollt ihr heute im Tal lassen? Was wollt ihr anstelle dafür mitnehmen? Was ist heute wichtig? Was wäre das Beste, was Euch passieren könnte? Wo möchtest Du in einem Jahr stehen ...? Puhh, wir waren gefordert! Nicht körperlich, sondern eher geistig oder sagen wir besser: mental.

Um mich voll auf diesen Tag zu konzentrieren, entscheide ich mich, genauso wie Ben, mein Telefon im Tal zu lassen. Anstelle davon nehme ich mir einfach Zeit mit, denn ich möchte heute einiges über mich lernen. Während der Bergfahrt will Thomas von uns wissen, was wir denken, was unsere fliege-

# DHV SHOP

Zu bestellen über Tel. 08022-9675-0 • Fax 08022-9675-99  
E-Mail: [shop@dhv.de](mailto:shop@dhv.de) • [www.dhv.de](http://www.dhv.de)  
Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Portokosten



**Neu!**

**Fluggebiete Alpen**  
4-sprachige (DE, EN, F, I) Fluggebietskarte für Gleitschirm- und Drachenpiloten mit Informationen zu über 1.100 Fluggeländen in den Alpen. Ost- und Westalpen im Maßstab 1:500.000 mit Südalpen im Maßstab 1:1.000.000. Beiliegendes Booklet mit Daten zu über 2.500 Start- und Landeplätzen. Praktischer Fluggebietsführer und Straßenkarte der Alpen. Preis pro Karte: 17,80 €



**T-Shirt Gleitschirm und Drachen**  
T-Shirts für Damen und Herren mit Gleitschirm- und Drachenmotiv aus Baumwolle mit Rundhalsausschnitt (Damen fallen klein aus)  
Farben: Herren dunkelblau/Damen purple  
Preis 19,00 €



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



**Relief Karten Alpen, Österreich**  
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/mit 3 DVDs, Preis 44,95 €
- DHV-XC 2010** Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2010 auf DVD und Bluray. DVD-Preis 15,50 € Bluray-Preis 20,50 €
- 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 €
- Der Streckenflug Film** mit Flugpraxis-Tipps Atemberaubende Streckenflüge. Im Theorieil Infos zu Flugdokumentation, Wetterberatung und Flugplanung. Dauer 4 Std. 35 Min. Preis DVD 29,90 Euro, BluRay 34,90 Euro
- Der Thermikfilm** Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Grundkenntnisse vorausgesetzt für Piloten ab der A-Lizenz. Preis DVD 29,90 € Blue Ray 34,90 €
- Lehrplan - Windschlepp** (Stand 7/11) Preis 16,90 €
- Lehrplan - Drachenfliegen** Grundlage für die Ausbildung. (Ausgabe 2010) Preis 29,90 €
- Gleitschirmfliegen** Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit beiliegender CD-Rom. Preis 44,95 €
- Streckenflugbuch für GS und HG** 2. Auflage, Juni 2014, 624 Seiten, 1000 Bilder Preis 49,90 €
- Lehrplan - Passagierfliegen** Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. (Neuaufgabe 2012) Preis 19,90 €
- Gleitschirmfliegen für Meister.** Lehrbuch für den Streckenflieger. Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Mit CD-Rom. Preis 39,90 €

### 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 €

### ZUBEHÖR

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

# 100 km FAI-Genussdreieck

Startplatz Wank, Fluggebiet Garmisch-Partenkirchen

TEXT UND FOTOS BURKHARD MARTENS

Die Wendepunkte in Grad, Minute, Kommaminute

47°	30.400	N	11°	8.850	E	1.395	m
47°	34.967	N	11°	5.912	E	1.610	m
47°	17.870	N	10°	44.576	E	2.060	m
47°	18.494	N	11°	13.768	E	1.971	m
47°	29.333		11°	8.933	E	936	m



Garmisch-Partenkirchen besitzt zwei herausragende Streckenflugberge. Erst in den letzten Jahren wurde das Potential richtig genutzt. Das Swing-Team um Daniel Tyrkas und Ferdinand Vogel folgten dabei den Spuren von Uli Wiesmeier und erweiterten die Flüge zu riesigen FAI-Dreiecken. Momentan liegt der Rekord von Ferdinand bei 274 km vom Osterfelder gestartet. 2000 wurde hier die Gleitschirm-Europameisterschaft durchgeführt und der Deutsche Meister wurde hier ebenfalls schon ermittelt. Der Hauptstartplatz der Streckenflieger ist der Wank. Er ist südlich ausgerichtet und ein toller Thermikberg. Durch die Steigerung der Gleitleistung sind nun Flüge möglich, die früher sehr schwer waren. So wird der erste Querung zum Kramer oder Richtung Laber gelegt. Beides weite Talsprünge über das breite Loisahtal. Der neu entdeckte Rekordberg ist der Osterfelder. Er hat den Vorteil, sehr

hoch zu sein, aber den Nachteil, dass er auf der südlichen Talseite mit Nordflanken liegt. Thermisch funktioniert er an guten Tagen trotzdem, aber leider nicht so 100%ig sicher wie der Wank. Das heißt, wenn man die zögerliche Thermik aus den Osthängen in der Früh oder aus den Südhängen des Kreuzjochs nicht erwischt, ist die Chance abzusaufen groß. Wenn es aber klappt, kann man fast eine Stunde früher auf Strecke gehen als die Wankpiloten. Das bedeutet, der Osterfelder bietet nur für Cracks einen Vorteil, die Rekorde fliegen wollen. Das hier vorgestellte 100 km FAI-Genussdreieck kann daher ruhig erst um 11.00 Uhr gestartet werden. Bis nach 12.00 Uhr sollte man aber auch wieder nicht warten, weil der Talwind im Sommer dann gerne den Wank von Norden überspült und damit Starts unmöglich werden. Der Flug berührt die Kontrollzone und den Segelflugsektor Innsbruck nicht. Er wird anhand von Bildern erläutert.

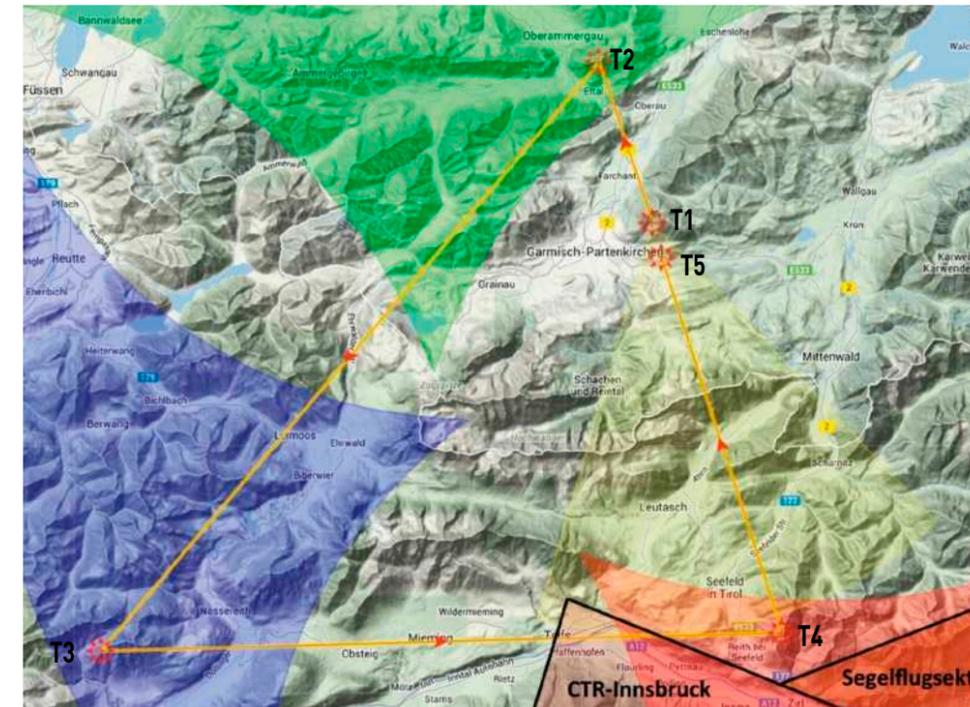


Bild 1 | Die Flugplanung. Nach dem Start vom Wank wird zuerst nach Norden zum Krottenkopf geflogen, dann über das breite Loisahtal Richtung Laber (T 2). Weiter geht 's Richtung Inntal, dabei kommt man an Ehrwald vorbei und fliegt im Inntal bis zum Hahntennjoch (T 3). Jetzt der Inntalrennstrecke nach Osten folgen, bis zur Nördlicher Hütte (T 4). Zurück zum Wank entweder über Mittenwald oder die Ahrnspitze. Unten die dazugehörige Skyway-Karte.

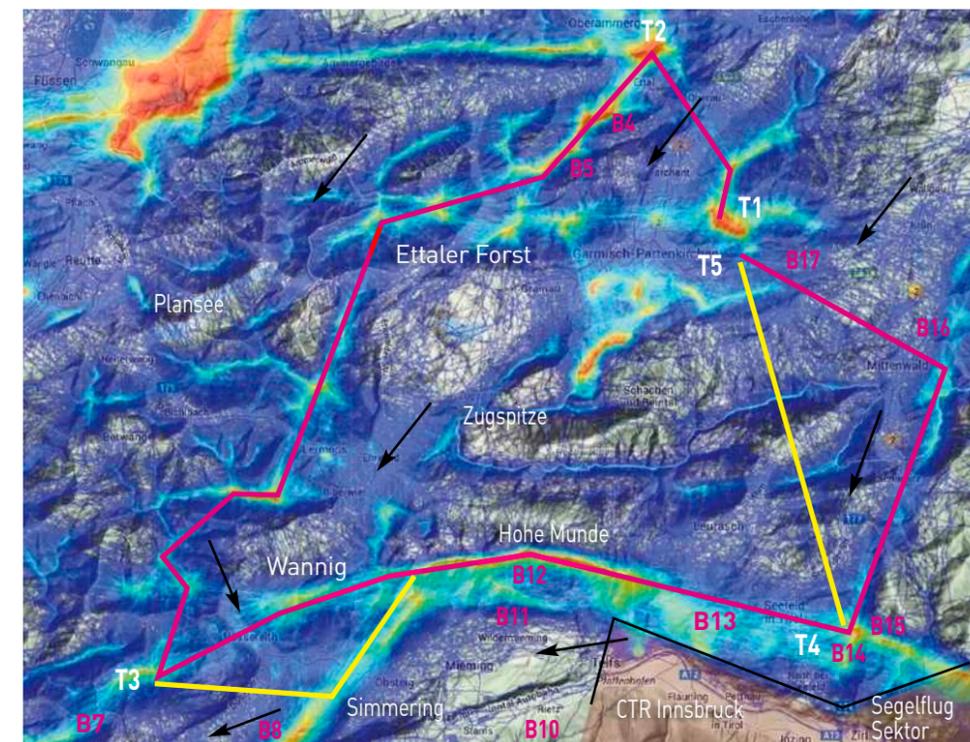
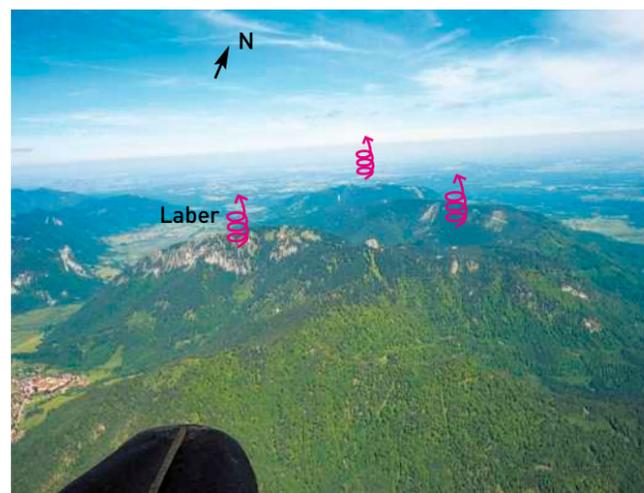
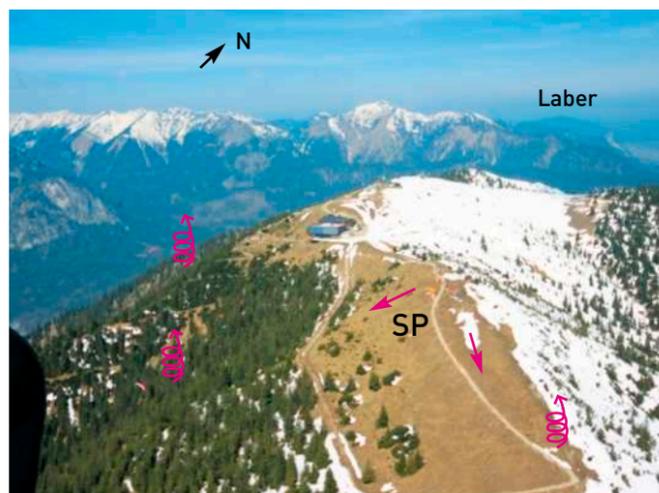
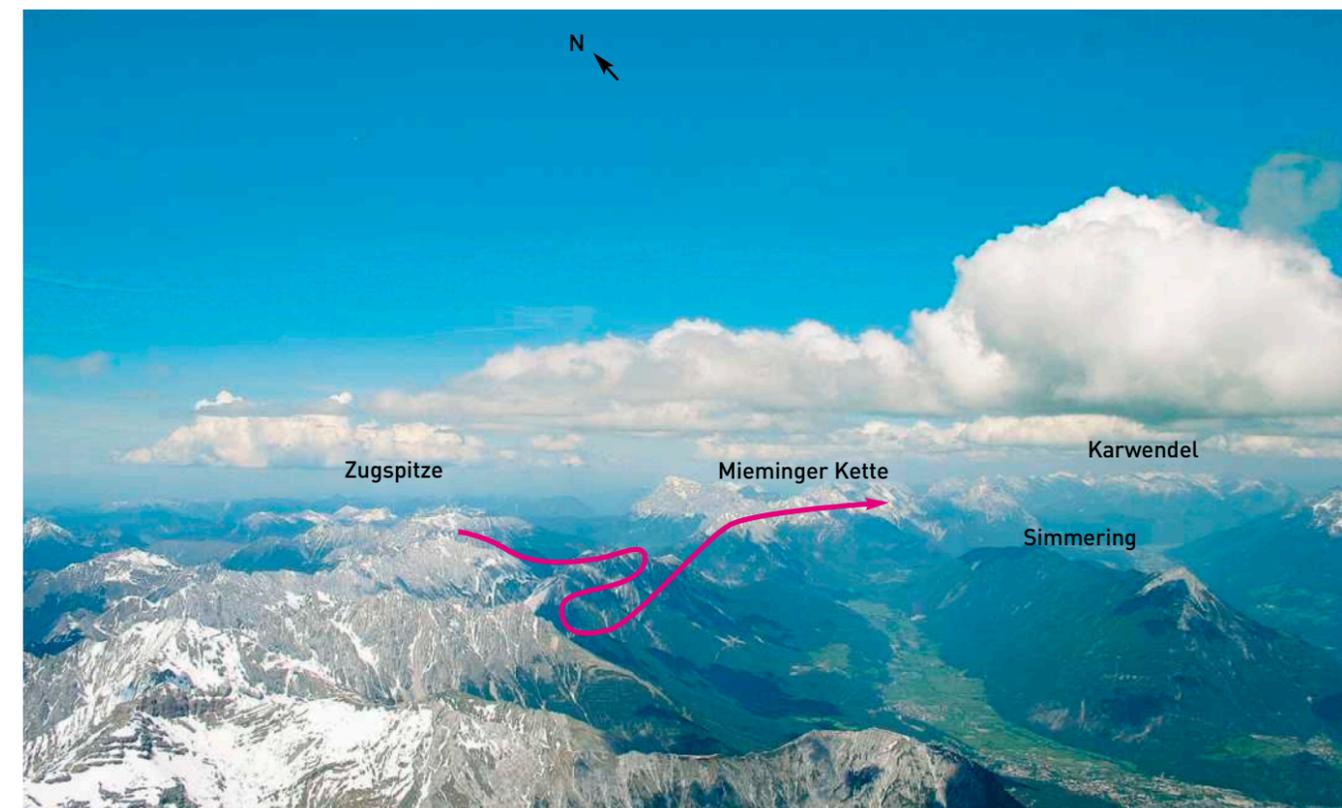


Bild 2 | Die Skywaykarte der Flugroute. Pink: die Flugroute. Gelb: alternative Routen. Schwarz: die Talwinde B4, B5 usw. sind die Stellen, wo die Fotos aufgenommen wurden.

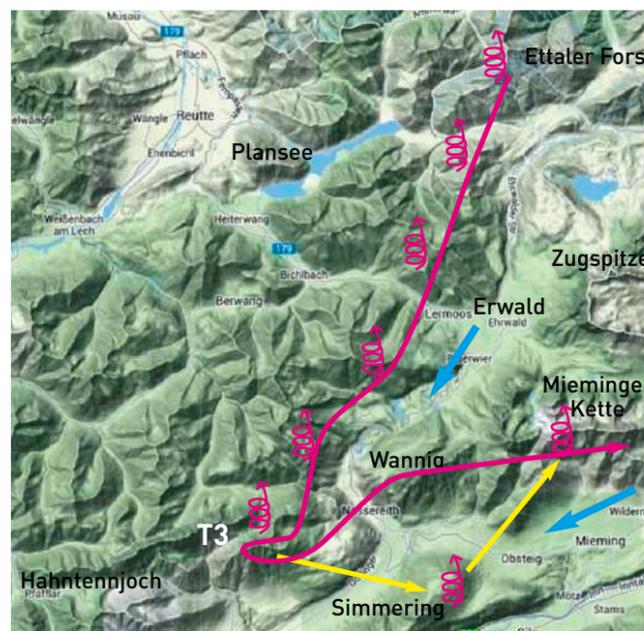


**Bild 3** | Der tolle Wank-Südstart auf 1.720 m, er ist nur wenige Meter neben der Bergstation. Man kann aber auch nach Osten starten. Wer sehr früh startet, findet eine Thermik auf der Ostflanke [T1] vor dem Wank, ansonsten an den Rippen, die von Süden her hochlaufen. Im Hintergrund ist der Laber zu sehen

**Bild 4** | Nach dem Start wird vor der Querung über das Loisachtal noch einmal am Krottenkopf aufgedreht, siehe Skyway-Karte Bild. Meistens wird der Waldausläufer südlich des Laber angefliegen, bevor weiter zum Laber gequert wird. Wer die Dreiecke sehr groß machen möchte, kann jetzt noch weiter nach Norden fliegen. Das ist im Frühjahr leichter als im immer stabiler werdenden Sommer. Teilweise wird sogar der Laber ausgelassen, wenn es schon zu stabil ist. Der Laber selbst ist ein exzellenter Thermikberg, der jedoch bei deutlichem Talwind auf der Südseite sehr turbulente Leethermik erzeugt. Dann ist es besser, auf der Nordseite aufzudrehen oder ihn auszulassen.

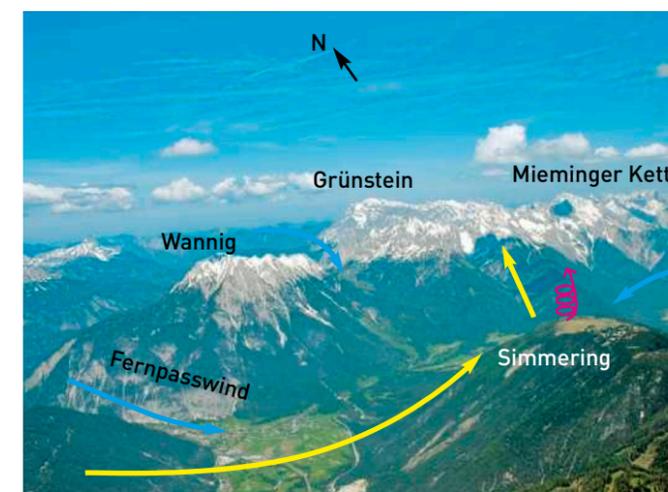


**Bild 7** | Die Route aus Bild 6 als Originalbild.



**Bild 5** | Auf dem Rückflug nach Süden Richtung Ettaler Forst wird der Bergflanke in Bildmitte gefolgt. Diese Route ist auf der Skyway-Karte sehr deutlich auszumachen. Am Ettaler Forst muss man sich dann entscheiden, nach Süden ins Inntal oder nach Westen zum Plansee zu fliegen.

**Bild 6** | Auf der Karte ist die Route über den Fernpass zu sehen. Man folgt den Ostflanken, westlich der Zugspitze, und fliegt dort immer auf den Südausläufer des nächsten Berges. Im Inntal fliegt man etwas nach Westen bis zum Turnpoint 3. Dann wendet man und hat jetzt zwei Optionen. Wenn der Talwind (Fernpasswind) schwach ist, ist der Wannig ein guter Thermikberg. Wenn der Talwind dagegen stark ist, ist der Wannig um und überspült und damit nur turbulent. Dann ist es besser wie im nächsten Bild über den Simmering zu fliegen.



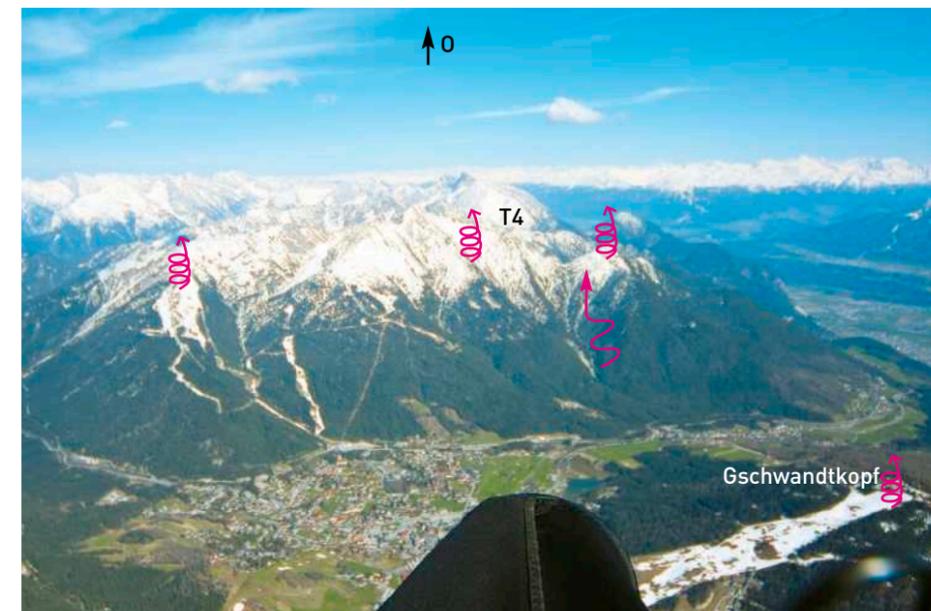
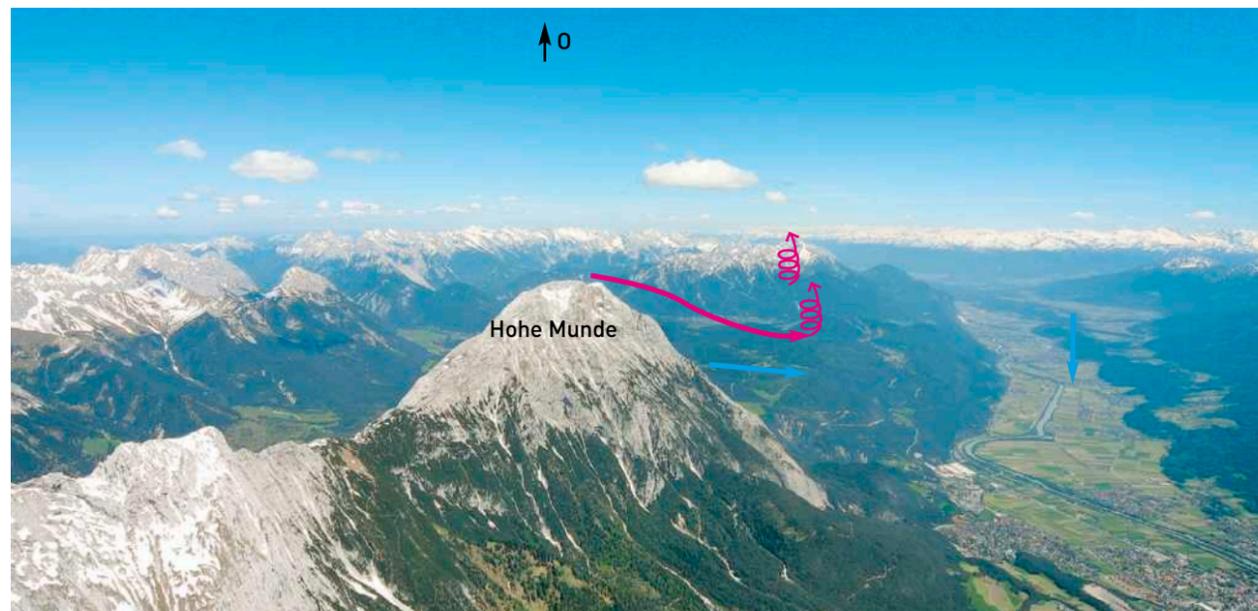
**Bild 8** | Wenn der Wannig überspült ist, fliegt man besser über den Simmering. Erkennen kann man das manchmal an einer fehlenden Wolke. Wenn alle Berge Kumuluswolken über den Gipfeln besitzen und ein Berg nicht, dann ist da was faul, wahrscheinlich ist der Berg dann leerverseucht. Kommt man tief, fliegt man nachmittags auf die Nordflanke, dort steht der Fernpasswind an. Man kann hochsoaren und oben gut thermischen Anschluss bekommen. Der östliche Inntalwind und der nördliche Fernpasswind bilden eine Aufwindkonvergenz über dem Simmering. Er ist thermisch sehr zuverlässig.



**Bild 9** | Panorama vom Wannig nach Osten



**Bild 10** | Auf dieser Panoramaaufnahme sieht man die tolle Inntalrennstrecke. Vom Wannig oder Simmering geht es weiter nach Osten. Nun fliegt man vor den Südflanken der Mieminger Kette. Der letzte super Thermikberg vor der weiten Querung des Seefeldler Plateaus ist die Hohe Munde. Dieser Abschnitt wird von den schnellen Streckenjägern oft im Delfinstil abgeflogen. Erst an der Hohen Munde drehen sie die Thermik komplett aus. Einsteiger lassen sich mehr Zeit und nehmen jeden Aufwind mit.



### Allgemeine Infos

**Wank, Garmisch (H = bis 1.000 m)** - Der Startplatz 1.720 m ist in Bild 3 besprochen. Der offizielle Landeplatz befindet sich beim Gschwandtner Bauer südlich unterhalb. Er ist leider einige Kilometer von der Bergbahn entfernt.

GPS: N 47°29 21 O 11°08 55, H = 980 m.

**Osterfelder, Garmisch (H = bis 1.400 m)** - Der Startplatz liegt auf 2.050 m gleich südlich der Alpspitzbahn, die auf den Osterfelder fährt. Der Landeplatz, 740 m, vor dem Parkplatz der Seilbahn. Der Talwind kann im Sommer recht stark werden, Vorsicht!

Einen weiteren Landeplatz gibt es am Hausberg.

Am Kreuzjoch wird viel geschult, gelandet wird auch am Osterfelder Landeplatz.

**Club:** [www.drachen-und-gleitschirmflieger.de](http://www.drachen-und-gleitschirmflieger.de), gute Infos zu den Fluggebieten

**Flugschule:** [www.gleitschirmschule-gap.de](http://www.gleitschirmschule-gap.de), Tel. +49-(0)162-2505555,

**Tourismus:** [www.gapa.de](http://www.gapa.de), Tel. +49-(0)8821-180700

**Campingplatz:** Einen Stellplatz für Wohnmobile gibt es an der Wankseilbahn.

**Bild 11** | Nach der Hohen Munde folgt die fast 12 km lange Querung des Seefeldler Plateaus. Das Gelände ist bewaldet und hügelig. Es gibt immer wieder mal kleine Aufwinde bei der Querung. Eine gute Thermikquelle ist der Gschwandtkopf mit der Skischneise. Wenn man diese Thermik erwischt, kommt man immer sehr hoch am südwestlichen Ende des Karwendels an. Wenn man viel Höhe bei der Querung verliert, hat man aber trotzdem gute Chancen. Siehe nächstes Bild.

**Bild 12** | Der Anflug aufs Karwendel. Wenn man hoch ankommt, ist die nun nachmittags super angestrahlte Westflanke thermisch sehr zuverlässig. Wenn man tief kommt, kann man an dem eingezeichneten Bereich aufsoaren. Der Berg hat da eine kleine Nordflanke, wo der nördliche Talwind, der über das Plateau strömt, genau drauf steht.

**Bild 13** | Für den Rückflug zum Wank gibt es zwei Optionen. Entweder fliegt man über die Westliche Karwendelspitze bei Mittenwald oder über die Ahrnspitze und den östlichen Ausläufer des Wettersteinmassivs. Hinter dem orangen Schirm ist der Wank schwach zu erkennen.



**Bild 14** | Der Landeplatz Gschwandtner Bauer. Alternativ kann am Hausberg oder Osterfelder gelandet werden. Infos auf der Homepage vom Club.



# Von Italien zum Olymp

Mit dem Drachen durch neun Länder

TEXT UND FOTOS SUAN SELENATI

Es ist mir eine Freude, euch dieses Abenteuer zu schildern, das mein Leben verändert hat. Wenn ein Traum wahr wird, ist es hinterher einfach zu sagen, alles sei möglich, man muss nur daran glauben. Beim Gedanken daran, wie die Geschichte entstanden ist - nächtelange Planungen am Computer auf Google Earth, Regenfronten ausharrend, die Anspannung und der Stress in den Tagen vor dem Start - muss ich sagen, es war nicht einfach und nichts ist uns geschenkt worden. Aber wir hatten Unterstützung: all die vielen Menschen, die uns in Gedanken begleitet haben, von zuhause aus, vom Büro, von der Schule. Sie haben dazu beigetragen, dass dieser Traum Wirklichkeit wurde.

Vor mehr als einem Jahr kam mir die Idee zu dieser Reise, aber ich habe es nicht gewagt, sie jemandem zu erzählen. Erst Monate später habe ich sie, glücklicherweise, den richtigen Freunden erzählt. Zuerst Manuel, meinem Begleiter auf dieser Reise, der sich alles geduldig angehört hat und dabei schon ahnte, wie das Ganze ausgehen wird. Als Nächstes erzählte ich Sergio davon. Meinem langjährigen Bergfreund, heute schon fast 80 Jahre alt. Das Leuchten in seinen Augen sagte mir, dass das die Träume sind, deren Erfolg nur einen Teil des Traumes ausmacht; der ganze Weg bis zum Ziel ist wichtig.

Unser Abenteuer ist kurz zu beschreiben: Von meinem Zuhause bei Gemona bis zum Olymp fliegen. Von dort, wo ich Laufen, Skifahren und Fliegen gelernt habe, wo mein Blick so oft in die Ferne schweifte, wohl wissend, dass ich eines Tages zu einer langen Reise aufbrechen werde. Bis zum wichtigsten Berg in der Geschichte, Wiege der europäischen Zivilisation, durch neun Länder, nur mit der Kraft der Beine, des Windes und der Thermik.

Wir mussten das Projekt laufend verschieben, sodass wir erst am 10. August 2013 am Monte Zoncolan am Startplatz standen. Trotz des grauen, trüben Tages kamen viele Freunde, um uns beim Aufbruch zu diesem Abenteuer zu verabschieden. Auf der ersten Strecke, einem 20 Kilometer langen Gleitflug bis an die Grenze Karniens, begleiteten uns einige Drachenflugfreunde und ein Falke, der mich wegen seiner stillen aber eindrucksvollen Art an meinen Vater erinnerte, der auch beim Start dabei war, um uns Glück zu wünschen.

In den folgenden 43 Tagen ist so viel geschehen, das ich hier erzählen könnte. Aber ich möchte euch nicht die Vorfreude auf unseren Film nehmen. Ich beschreibe nur einige der eindrucksvollsten Erinnerungen zu Boden und in der Luft, um euch die Gefühle, die Eindrücke und Bilder näher zu bringen, die uns auf dieser Reise am meisten bewegt haben.

Schon nach drei Tagen fanden wir uns in völlig unbekanntem Gebiet wieder, im wilden Hinterland Kroatiens, weitab der heimeligen Touristenstrände. Wir waren auf einer einsamen und unbewohnten Hochebene gelandet, welche uns sogleich die harte, anstrengende Seite des Abenteuers zeigte. Hungrig und frierend mussten wir stundenlang an einem kleinen, aber lauten Lagerfeuer auf unser Begleitfahrzeug warten, umzingelt von schreienden Eulen und neugierigen Hirschen, die uns ohne Scheu sehr, um nicht zu sagen, viel zu nahe kamen. Die nächsten drei Tage marschierten wir in strömendem Regen und nervenaufreibenden Sturmböen. Wir schliefen in verlassenen Bärenhöhlen und wanderten auf seit Generationen nicht mehr benutzten Pfaden in Richtung Süden.

Fremde Gegenden bewegen uns zu mehr Vorsicht, man neigt eher dazu, Gefahren überzubewerten. So dachte ich zumindest nach drei Tagen Wartezeit, als endlich die Bora aufhörte zu stürmen und ich mit leichtem Rückenwind startete, zuversichtlich, den Aufwind in Küstennähe nutzen zu können. Aber schon nach etwa zwanzig Kilometern hatte ich, zum ersten Mal seit vielen Jahren, wieder echte Panik im Flug. Es blieb mir die Wahl zwischen einer Landung im Meer oder der Landung im Lee eines Berges bei etwa 50 km/h Fallwind. Ich entschied mich für die Landung im Lee. Mit viel Glück habe ich sie unbeschadet hinbekommen. Auch wenn die Momente der Panik einem schon kurz danach nicht mehr so schlimm scheinen, nahm ich mir dennoch vor, in Zukunft noch vorsichtiger zu sein. Nebenbei bemerkt, war das der letzte Start auf einem offiziellen Startplatz, ab hier galt es zu improvisieren.

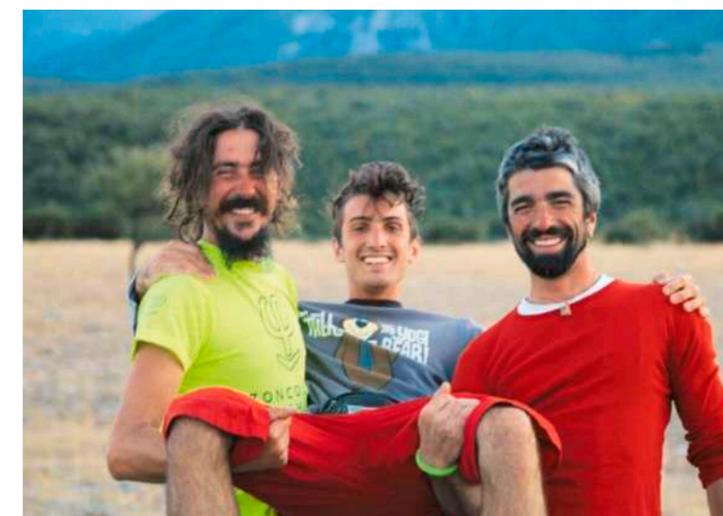
Wir haben schnell gelernt, die Berge zu erkennen, von denen man starten kann, um möglichst viel zu fliegen und wenig zu wandern. Jene mit Antennen darauf haben meistens einen guten Weg und genügend Platz, den Drachen aufzubauen. Leider nicht immer einen perfekten Starthang, was selbst



Unbewohnte Hochebene im Hinterland Kroatiens



Malerische Küstenlinie in Dalmatien



Erfolgreiche Teamarbeit



Ruinen in Bosnien



Ankunft in Griechenland

Mit dieser spannenden Reise wollten Suan und Manuel das olympische Komitee auf den faszinierenden Drachensport aufmerksam machen. Die zwei Abenteurer starteten mit ihren Drachen in Gemona/Italien und wurden im ersten Drittel ihrer Flugwanderung zum Olymp von einem Freund und einem Filmemacher mit VW-Bus begleitet. Im Bus befand sich Küche, Essensvorräte und ein Zelt. Der Fahrer des Busses transportierte die Drachen, soweit möglich, zum nächsten Startplatz. Oft waren jedoch keine fahrbaren Straßen vorhanden, dann trugen die Jungs die gesamte Drachenausrüstung zum Startplatz. An der Grenze zu Bosnien löste ein bosnischer Junge den Freund als Fahrer ab. Er war für Suan und Manuel auch gleichzeitig Übersetzer, denn mit Englisch kommt man in Ländern wie Bosnien, Montenegro und Albanien nicht sehr weit.

► über Google Earth nicht zuverlässig erkennbar ist. So kam es vor, dass wir auf ebenen Flächen anlaufen mussten oder noch vor dem Erreichen der Minimalfahrt über die Kante sprangen. Bei so manchem Start wurden wahrscheinlich selbst die Götter im fernen Olymp unruhig.

Wir kamen an fast verlassenem Dörfern vorbei, deren Bewohner uns aufnahmen und verhüschelten, als wären wir ihre Söhne. Es fiel uns sehr schwer, wieder Abschied zu nehmen. Die Zeit, die für solche Begegnungen blieb, war immer zu kurz, dafür nahmen wir diese Momente viel intensiver wahr. Kein Tag war wie der andere, aber es gab zumindest einige feste Größen. Eine davon war, mit Zelten, mobiler Küche, Essens- und Wasservorräten zu reisen. Da bleiben so gut wie keine Pausen. Abends kippt man, ohne viel nachzudenken, ins Reich der Träume.

Jeden Abend tüftelten wir den Flug für den nächsten Tag auf den Karten aus und studierten das Wetter. Da wir immer zu Fuß auf die Startplätze gingen, waren wir oft zu spät für die beste Startzeit und mussten die Drachen so schnell wie möglich aufbauen. Abends galt es, schnell wieder einzupacken, um sich möglichst nahe an den nächsten Startberg zu begeben.

Toplanden war in Bosnien wegen der Minengefahr ein absolutes Tabu. Wir mussten unsere Flüge so planen, dass wir ohne Risiko auf sicheren, minenfreien Flächen landen konnten. Da bekam der Begriff „sicherer Landeplatz“ noch eine ganz andere Bedeutung. In diesem oft menschenleeren, verlassenen Land kamen wir zwar gut voran, aber das unguete Gefühl, auf Minen zu treten oder zu landen, wich nie von uns. In Bosnien sind die Gegensätze so krass wie in nur wenigen europäischen Ländern: Tödliche, karge Ebenen wechseln sich mit pulsierenden Städten ab, nackte Steinberge treffen ohne Übergang auf undurchdringliche Wälder. Viele Dörfer sind weitgehend verlassen, teilweise zerstört, doch in manchen Hinterhöfen stehen teure Autos. Die Menschen sind gastfreundlich, und, trotz all dem Leid des Krieges, irgendwie fröhlich und friedlich.

Auch der Himmel ist voller Gegensätze. Der Wind ist schwer vorhersagbar und meist blieb uns nichts anderes übrig, als den Flug ins Ungewisse zu wagen und uns mit den Kapriolen in der Luft auseinanderzusetzen. Was natürlich nicht immer funktioniert hat und in stundenlangen Wanderungen mit denkbar schlechter Laune unter perfekten Wolkenstraßen geendet hat. Wenn es aber doch mal funktioniert hat, war das Erfolgsgefühl umso größer. Einmal mussten wir den Drachen 150 Meter hoch durch Gestrüpp und Felsbrocken tragen. Der Wind kam aus Nordwesten, der Starthang war aber nach Süden ausgerichtet. Es gab nur kurze thermische Phasen von vorne,

etwa alle 15 Minuten für wenige Sekunden. Ich schaffte es, eine davon zu nutzen, um mich in der Ebene auf Thermiksuche zu begeben. Manuel war zu langsam, er verpasste die letzte gute Phase. Ich hingegen konnte in einer unangenehmen Thermik 500 Meter Höhe aufbauen, dann nach einem Absafer nochmals hoch auf 800 Meter, was ausreichte, um nach 30 Kilometern endlich den Anschluss zu einer Cumuluswolke zu bekommen. Teilweise in der Wolke ging es immer höher und weiter, entlang der Kante eines bleichen Bergrückens in Richtung Meer. Die Höhe am Ende der Kante reichte aus, um in einem langen Gleitflug die Ebene bis vor die Tore der Stadt Trebinje zu überqueren. Trebinje ist, vor allem im Vergleich zur zuvor überflogenen kargen und menschenleeren Landschaft, eine farbenfrohe, lebendige Stadt, genau richtig, um hier Manuels Geburtstag zu feiern. Es ist der 7. September.

In Montenegro ging es zügig weiter. Das Fliegen entlang der pfeilgeraden Küste mit ihren Sandstränden ist wie Motorradfahren: Egal ob man Vollgas gibt oder gemütlich dahintuckert, die Flughöhe bleibt immer zwischen 900 und 1.200 Metern. Crna Gora heißt diese Gegend in der Sprache ihrer Bewohner. Die Dörfer bestehen aus soliden Steinhäusern, mit großen Fenstern. Die Frauen sind wie die Häuser, hart aber mit großen Augen. Die Männer sind einfach nur groß. Irgendwann endete unsere gerade Rennstrecke entlang der Küste und wir kämpften uns mit Hilfe fast nur horizontal versetzter Thermik noch ein gutes Stück weiter, um schließlich irgendwo vor den Füßen eines Bauern und seines Enkels zu landen. Wir sprachen ihn an, aber er verstand unser gebrochenes Serbisch nicht, gab uns aber mit Zeichensprache zu verstehen, dass wir in Albanien waren.

Wir hatten Vorurteile, was den Balkan betraf, aber die größten hatten wir über Albanien. Angst vor allem und jedem. Völlig zu Unrecht, wie sich herausstellte. Möglicherweise hatten wir aber auch nur Glück. Am nächsten Tag landeten wir in Tirana, der Hauptstadt. Nach weniger als einer Minute kam ein etwa Vierzigjähriger mit einer großen Tasche auf mich zugelaufen. Aus der zauberte er zwei kühle Biere, die er gerade gekauft hatte. Ich habe keine Ahnung, wie er das in so kurzer Zeit geschafft hat, genauso wenig, wie ich mitbekam, woher die etwa 30 Kinder kamen, mit denen ich die nächsten zwei Stunden spielen durfte. Es waren Albaner, die unser Begleitfahrzeug aus dem Schlamm zogen und die unsere Drachen durch tiefe reißende Flüsse auf ihren Schultern bis zum nächsten Weg trugen.

Entweder wurden die zu querenden Länder immer kleiner oder wir haben gelernt, besser zu fliegen. Jedenfalls erreichten wir in kürzester Zeit Mazedo-

nien. Endlich gab es wieder offizielle Startplätze und befreundete Drachenflieger! Am Ohridsee begannen wir unseren Flug auf einer ähnlichen Rennstrecke wie zuvor in Crna Gora, entlang einer geraden Kante, allerdings mit über 40 km/h Wind. Am Ende der Kante blieben noch 80 Kilometer bis nach Griechenland übrig. Die bewältigten wir mit sehr anspruchsvollen Steigwerten bis zu 8 m/sek und einer Maximalhöhe von 2.800 Metern. Der Rückenwind half uns, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 80 km/h nach Griechenland einzufliegen. 40 km vor dem Ziel forderte ein grauer Himmel unsere Geduld heraus. Mit viel Glück nutzte ich einen günstigen Moment, schaffte 20 Meter Startüberhöhung und landete nach kürzester Zeit auf einem dem Olymp vorgelagerten Gipfel, inmitten weicher Heidelbeerfelder auf 2.200 Metern Höhe. Das war die sinnvollste Toplandung meiner bisherigen Laufbahn: startbar in alle Richtungen, mit unserem Ziel, dem Olymp, vor Augen. Der folgende Tag war der Tag unserer Zielankunft. Manuel war ganz aufgeregt, ich war fast ein wenig traurig, dass diese Reise nun bald zu Ende sein würde. Unser Berg er-

laubte einen Start in drei Richtungen: Aus einer kam der Wind, in der anderen standen die Thermikwolken und in der Dritten lag unser Ziel. Was tun? Wir entschieden uns, auf der Seite, wo der Wind anstand, zu starten. Nach anfänglicher Mühe schafften wir es, an die einzige Wolke an der Nordseite anzuschließen. Dennoch blieb die Anspannung, bis wir endlich auf den Gipfel des Olymps zuflogen.

Ich kann nicht beschreiben, was dieser Moment für uns bedeutete, wer wie wir mit Herz und Seele Drachen fliegt, wird es erahnen. Es überkommt einen tiefe Bewunderung für diesen riesigen Stein am unteren Ende Europas. Wir flogen noch eine große Runde übers Meer, landeten am Strand und konnten es lange nicht fassen, dass wir unser Ziel erreicht hatten. Nach der Landung umarmten wir uns, waren aber viel zu erschöpft, um zu feiern. Lediglich der Anblick unserer Drachen am Strand, vor der Kulisse des Olymps, machte mir klar, dass wir es geschafft hatten. Etwas Unvergessliches, Eindrucksvolles hat sich in unsere Gedanken geschlichen. Etwas, was unser Leben verändert. ◀

Anzeige

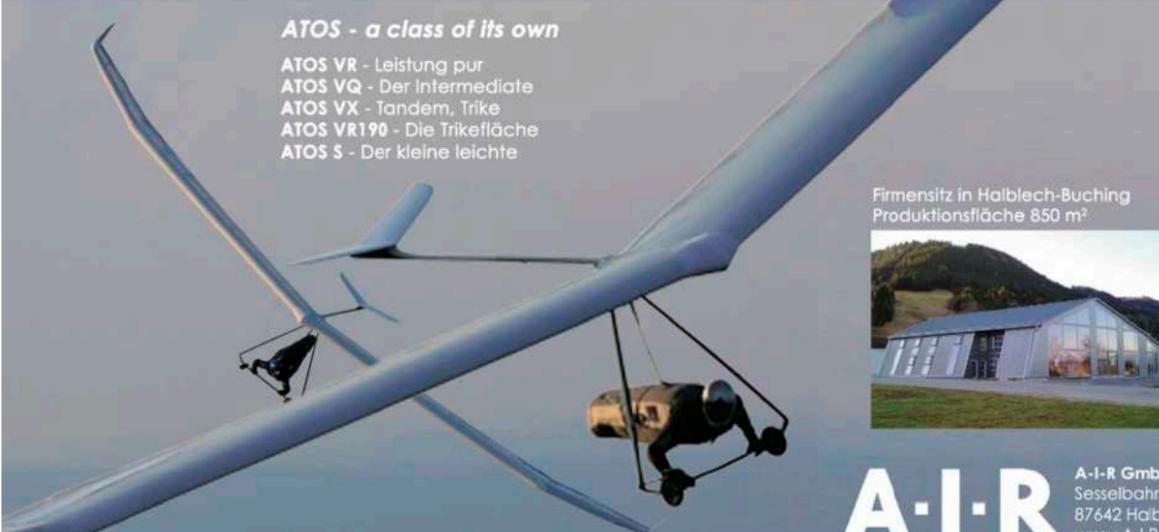
welcome to the **ATOS** family

*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



ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 400 km





Firmensitz in Halblech-Buching  
Produktionsfläche 850 m<sup>2</sup>



**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

# Drachenfliegen – Mal was anderes

So mancher Gleitschirmflieger weiß nicht, dass er auch Drachenflieger sein will

TEXT REGINA GLAS | FOTOS REGINA GLAS UND WILLY KRAVANJA

Der Bauer unseres Übungshügels ist erstaunt über die große Gruppe flugbegeisterter junger Leute auf seinem Gelände und fragt interessiert: „Ihr baut aber jetzt nicht diesen alten Drachen der letzten Jahre hier auf? Der ist ja von anno dazumal! Sonst fangen die bestimmt lieber zum Gleitschirmfliegen an!“ Knapp 20 Drachenflugschüler stehen im Kreis und Christian erklärt, wie man einen Drachen aufbaut. Ist gar kein Hexenwerk und in wenigen Minuten steht ein schicker, moderner Drachen flugbereit auf dem Hügel vor dem Cafe, unserem Übungsgelände für die nächsten Tage.

Wenn ich am Start- oder Landeplatz mit meinem Drachen stehe, werde ich oft von Touristen und Wanderern gefragt, wo man das lernen kann? Warum es immer mehr Gleitschirmflieger aber fast keine Drachenflieger mehr gibt? Früher gab es in jedem Tal der Alpen eine Drachenflugschule – von Berchtesgaden bis zum Bodensee. Jetzt gilt das für den Gleitschirmbereich, aber aktive Drachenflugschulen gibt es nur noch wenige. Viele bieten pro forma Gleitschirm- und Drachenschulung an, aber oftmals werden Dracheninteressierte noch vor Beginn der Ausbildung zum Gleitschirmfliegen umgepolt. Mit dem Gleitschirmfliegen ist schneller Geld verdient, da die Ausbildung zügiger vorangeht und bei der Schulung keine Rohre verbogen werden. Wie kann man das ändern, war die Frage, die sich sechs eingefleischte Drachenflieger aus der Tegernseer Gegend gestellt haben?

## Neue Ausrüstung von Atos und Seedwings

Willy Kravanja hat eine Flugschule in Bayrischzell – die letzten Jahre war hier nicht viel los – das würde er gerne ändern. Franz Bruckschlegl ist schon lange Fluglehrer und das Feuer brennt noch immer fürs Drachenfliegen. Christian Zehetmair ist Deutscher Meister im Drachenfliegen, Drachen-Tandempilot, Fluglehrerassistent und hat viele Passagiere, die Drachenfliegen lernen wollen. Flori Geyer ist durch und durch Drachenflieger und Fluglehrerassistent. Peter Cröniger ist DHV-Ausbildungsreferent und voll motiviert, etwas für den Drachenflugsport zu tun. Ich habe aus demselben Grund dieses Jahr die Fluglehrerprüfung absolviert. Was müssen wir tun, damit wieder Leben in diesen Sport kommt?

Zuerst benötigen wir eine moderne Schulungsausrüstung: Drachen, Gurte, Helme. Auf Anfrage bei der Drachenfirma Seedwings im Zillertal und bei der ukrainischen Firma Aeros – hier half uns Primoz Gricar aus Bad Tölz, Aeros Händler – wurden uns in kurzer Zeit nagelneue Funkys und Fox zur Verfügung gestellt. Als Leihgabe, bis wir ein paar Drachenflieger ausgebildet haben. Neue Gurte, Räder und Helme bekamen wir günstig von Charly-Pro-

dukte. Die Infrastruktur bietet uns Willy mit seiner Drachenflugschule. Also, wir haben alles – es kann losgehen! Der erste Termin für einen Grundkurs wurde festgelegt. Doch wo bekommen wir die Schüler her, wie machen wir Werbung ...? Diese Frage erübrigte sich schnell, denn allein durch Mundpropaganda hatten wir schlagartig über 20 Anmeldungen. Die meisten waren aus der Umgebung, auch ein paar bekannte Gesichter aus der Gleitschirmszene. Also mussten wir bereits einige Interessenten auf den nächsten Termin vertrösten. Was für ein Luxus!

## Erste kleine Flüge

Zurück zum Übungshang. Die weiteren Drachen wurden aufgebaut. Wir teilten uns in kleine Gruppen auf und erklärten Details, die Handhabung der Gurtzeuge und wie man den Drachen vom Boden aufnimmt. Eine kurze Theorie-Einweisung machte Peter im Schulungsraum. Dann ging's endlich zur Praxis. Erst Laufen ohne Drachen, der erste Schritt langsam, dann schneller und immer größere Schritte. Die Muskeln erwärmten sich. Ein paar flache Laufübungen mit dem Drachen – Christian führte die Abläufe vor: Armhaltung, Anstellwinkel, Wind, erster Schritt, schneller, große Schritte, den Zug der Aufhängung spüren und wieder drücken zur Landung. Soviel auf einmal. Die Höhe steigerte sich langsam und schnell hatten wir ein paar Talente, die noch am selben Tag vom Boden abhoben. Nach einem packenden Theorieunterricht von Peter Cröniger ging es die nächsten Tage weiter. Fast alle wollen weitermachen und den A-Schein absolvieren.



Peter Cröniger erklärt den Piloten anschaulich die Handhabung des Drachens



Begeisterte Teilnehmer

Wie soll es nun weitergehen? Da wir alle berufstätig sind und die Schulung nur nebenbei machen, wird es nicht unendlich Termine für Grund- und Höhenflugschulung bei uns geben. Gerne schicken wir Interessierte zu anderen Flugschulen, denn es geht uns nicht um Konkurrenz und Geschäft. Wir wollen Schwung in die Szene bringen, denn Drachenfliegen ist zu schön, als dass es aussterben darf. Wir brauchen engagierte Fluglehrer, bei denen das Feuer brennt. Drachenflieger: Meldet Euch zum Fluglehrerkurs an! ☞

Helmut, Gleitschirmflieger vom Schliersee, schrieb uns:

*Es hat sehr viel Spaß gemacht, am Übungshang möglichst gut die neuen Bewegungsabläufe einzustudieren. Wenn ich einen Drachen in den Händen bzw. an den Oberarmen halte, bekomme ich eine Vorstellung von dem, was Drachenfliegen ausmacht. Auf jeden Fall so viel oder wenig, dass es schwer fällt, so ein Wochenende auf sich beruhen zu lassen. Ich hab mich gefühlt, als wenn ich Fußballspielen von Bayern München Spielern oder besser Real Madrid beigebracht bekomme, die ein echtes Interesse haben, dass ich das gut lerne. Ein Theorieunterricht von allerhöchstem Niveau. Das war ein Schlaraffenland! Respekt für das, was ihr da aufzieht. Das Drachenfliegen sollte weg vom verstaubten Image. Es ist gleichberechtigt mit der Tuchfliegerei. Sicher weiß so mancher Gleitschirmflieger nicht, dass er eigentlich Drachenflieger sein will.*



Ohne Laufübung geht gar nichts



Laufübung mit ein bisschen Abheben ist schon spannender



Schicke moderne Geräte, für jeden der passende Drachen

# Seitlicher Einklapper

## Verhänger - Twist - beschleunigt

**Teil 2** | Der Gleitschirm ist das einfachste Fluggerät. Seine flexible Fläche macht ihn einzigartig, komfortabel und leicht. Doch genau das macht ihn auch anfällig für turbulente Luft. Spielen mehrere Faktoren zusammen, kann es zu Deformationen kommen. Die Häufigste ist der sogenannte seitliche oder auch asymmetrische Einklapper. Dieser Teil der Artikelserie beschäftigt sich mit Extremsituationen bei Verhängern, Twist und dem beschleunigten Einklapper.

TEXT UND FOTOS SIMON WINKLER

**E**ine der unangenehmsten Situationen ist der Verhänger. Durch das Verfangen der Kappe in den Leinen wird oft ein deutlich höherer Widerstand erzeugt als bei einem normalen Klapper, bei dem das Tuch wie eine Fahne nach hinten weht. Hinzu kommt, dass der Widerstand sich nicht verringert - der Verhänger zieht den Gleitschirm ständig in eine Drehung.

Kommt es zu einem Verhänger, gleicht die Pilotenreaktion zunächst der wie bei einem seitlichen Einklapper. Fluggerät stabilisieren! **Ist dies nicht möglich, sofort das Rettungsgerät aktivieren, bevor der Schirm in eine Spirale übergeht!** Spiralt der Schirm bereits ab, sollte der Beinwurf des R-Geräts durchgeführt werden (mehr zum Beinwurf unter [www.dhv.de/web/index.php?id=5812](http://www.dhv.de/web/index.php?id=5812)) Hat der Pilot das Gerät stabilisiert und hat er ausreichend Höhe und Hindernisabstand, kann er mit dem Lösen des Verhängers beginnen.



Lösungsversuch mit der Stabiloleine. Flugrichtung stabilisieren und Verhänger lösen gestaltet sich in der Praxis oft schwieriger als in der Theorie. Im Zweifelsfall den Notschirm auslösen!

Grundsätzlich gibt es vier Methoden:

- Pumpen der Bremse
- Kräftiges und tiefes Ziehen der Stabiloleine
- Absichtlich herbeigeführte seitliche Deformation
- Einseitiger Strömungsabriss auf der offenen Seite
- Fullstall

Nur sehr geübte Piloten sollten einen Fullstall durchführen. Um den Stall als Resetknopf zu verwenden, muss ein Pilot diese Flugfigur ständig trainieren und mindestens 200 Stalls sicher absolviert haben; nur so kann er eine Verschlimmerung des Problems vermeiden.

In der Praxis gibt es verschiedene Arten von Verhängern, die erkannt werden müssen. Nicht jeder Verhänger lässt sich mit der Stabiloleine oder dem Fullstall lösen. Um den Blick zu schulen, um welche Einschlaufung es sich handelt, hilft das Groundhandling. Dort hat man die Möglichkeit, verschiedenste Probleme zu basteln und sich in aller Ruhe ein Bild davon zu machen.

Ist der Verhänger trotz aller Versuche (bei denen man auch schon einmal grob sein darf – wie z.B. beim Zug an der Stabiloleine) nicht lösbar aber stabilisierbar, kann man durchaus damit landen. Für sehr geübte Piloten ist auch eine Toplandung in Erwägung zu ziehen (stark geländeabhängig). Der Pilot muss entscheiden. Ruhige Flugbedingungen und einfache Landemöglichkeiten, die keinen großartigen Kurvenflug erfordern, können eine Notlandung mit verhängtem Schirm rechtfertigen. Thermische oder turbulente Konditionen oder schwierige Landebedingungen verschärfen die Gefahr eines Strömungsabrisses in geringer Höhe drastisch. In diesem Fall ist eine kontrollierte Rettungsschirmauslösung möglichst dann, wenn man sich über gut landbarem Gelände befindet, die sicherere Alternative. Man bedenke - in den letzten Jahren ist kein Pilot, der mit dem Rettungsschirm niederging, schwer verletzt worden. Es gab aber eine ganze Reihe von Verletzten, weil der Schirm in geringer Höhe außer Kontrolle geriet. ►





Bild 1 | Verhänger von vorne kommend. Beste Lösungsmöglichkeit für einen derartigen Verhänger ist die Stabiloleine. Für Könner ist auch der Fullstall eine Alternative.

FOTO: YOUTUBE



Bild 2 | Verhänger von hinten kommend. Meist ausgelöst durch Überbremsen der offenen Seite nach einem Klapper. Hier hilft zuerst ein Freigeben der Bremsen, um den Schirm kontrolliert zum Fliegen zu bringen. Sollte sich der Verhänger nicht lösen, hilft meist die Stabiloleine.

FOTO: YOUTUBE



Bild 3 | Das Bonbon. Meist ausgelöst durch einen Leinenüberwurf. In sehr seltenen und extremen Situationen kann es auch vorkommen, dass sich der gesamte Schirm einmal in sich verwindet. Ist diese Störung im äußeren Drittel des Flügels, kann das Problem mittels eines seitlichen Einklappers gelöst werden. Achtung: Auf keinen Fall die Stabiloleine ziehen. Das Problem kann sich damit verschlimmern!

FOTO: FRANCOIS RAGOLSKI/VIMEO

**TIPP:**

Hilfreich ist dabei, die Speedbar nur mit den Fersen zu betätigen. Durch ein nach vorne Drücken der Zehen bei gleichzeitigem Anziehen der Beine, kann das Speedsystem in Sekundenschnelle gelöst werden.

Das sofortige Wegdrehen des Schirmes muss mit Gewichtsverlagerung, aber vor allem mit einem deutlichen Bremseneinsatz gestoppt werden. Ist das Gerät stabilisiert, sollte unbedingt eine visuelle Kontrolle auf Verhänger erfolgen.

► **Problem der neuen Schirmkonstruktionen**

Es sorgen nicht, wie immer wieder vermutet, die in den Schirmen verbauten Verstärkungen in der Eintrittskante für Verhänger. Mehr sind es die neuen Leingeometrien und Reduktionen. Durch die großen Leinenvergabelungen können Flügelteile leichter durchschlaufen - die Versteifungen wirken dann wie Widerhaken und erschweren das Lösen.

Ein weiteres Problem sind die Mehrfachaufhängungen an der Stabiloleine im Galeriebereich. Durch die Anlenkung von vielen Zellen ist das Herausziehen des Segels aus den anderen Leinen deutlich erschwert (mehr dazu unter: <http://lu-glidz.blogspot.de/2013/10/leistungsmakel-2-multifunktionsstabilo.html>).



Die Stabiloleine sollte immer gut zu finden sein. Bei einem Verhänger wird sie nicht mehr schön sichtbar vom Tragegurt nach außen gehen, sondern versteckt in einem Durcheinander der anderen Leinen sein. Daher ist es wichtig zu wissen, wo die eigene Stabiloleine befestigt ist (B-, C-, D-Tragegurt) und welche Farbe sie hat. Sind alle Leinenfarben gleich, sollte man über eine Markierung nachdenken.

**Der beschleunigte seitliche Einklapper**

Um mit einem Gleitschirm schneller fliegen zu können, kann man entweder die Flächenbelastung erhöhen oder den Anstellwinkel verringern. Da ersteres im Flug unmöglich ist, bleibt uns nur die Verringerung des Anstellwinkels durch Betätigen des Beschleunigers oder Trimmers.

Trotz ausgefeilter konstruktiver Hilfsmittel, wie spezielle Profile, Eintrittsöffnungen und Versteifungen, sind die meisten Gleitschirme im beschleunigten Flug einklappgefährdeter. Nicht nur der kleinere Winkel ist dafür verantwortlich, sondern auch die erhöhte Schwierigkeit des aktiven Fliegens. Der Anstellwinkel muss nun nicht nur über Gewicht, Bremse bzw. hintere Tragegurte, sondern auch über die Beine mittels der Speedbar kontrolliert werden. Um Einklapper in ihrer Größe zu beschränken oder gar zu verhindern, hilft es, das aktive Beschleunigen zu trainieren (mehr dazu Artikel Frontklapper, DHV Info 183).

Beschleunigte Deformationen sind in der Regel deutlich anspruchsvoller als unbeschleunigte.



Das Bild oben zeigt eine Stabiloleine mit deutlicher Vergabelung im Galeriebereich. Ein Öffnen von Verhängern kann damit erschwert werden.

FOTO: LUCIAN HAAS

Gründe dafür sind:

- **Höhere Geschwindigkeit**
  - Stärkere Massenträgheit
  - Mehr Widerstand (Auch von deformierter Fläche)
- **Ungünstige Sitzposition**
  - Ausgestreckte Beine
- **Passiveres Pilotenverhalten**
  - Steuerleinen nicht auf Zug
  - Schwieriges aktives Fliegen
- **Kleiner Anstellwinkel**
  - Schnelleres und stärkeres Vornicken
  - Kürzere Sackphase
  - Gegenklapper

Deshalb ist schnell zu erkennen, dass beschleunigtes Fliegen einen deutlich höheren Anspruch an den Piloten stellt.

In der Regel klappt der beschleunigte Schirm deutlich flächentiefer mit einem größeren Knickwinkel. Der Gleitschirm reagiert nun mit einem kaum verzögerten starken Vornicken und Wegdrehen auf die eingeklappte Seite. Durch den großen Nickwinkel und der zuvor gestreckten Pilotenposition kann es zu einem Aushebeln kommen. In Kombination mit der Drehbewegung führt dies zum Twist der Tragegurte. Gurtzeuge mit Beinstrecker/Beinsack und einer niedrigen Aufhängung haben in dieser Situation große Nachteile.

Der kleine Anstellwinkel auf der offenen Seite und die zügig erreichte Schräglage führen zu einer weiteren Reaktion, dem Gegenklapper. Dabei rollt oder klappt die zuvor offene Seite ein. Dies hat einen positiven und manchmal einen negativen Effekt. Zum einen bremst diese Deformation die Dynamik und sorgt für eine überschaubarere Schirmreaktion, zum anderen können diese Gegenklapper gerade bei gestreckten Schirmen und Wenigleinern zu Verhängern führen.

Ist ein beschleunigter Klapper passiert, muss sofort der Beschleuniger gelöst und die Füße unter das Sitzbrett gepresst werden, um mehr Körperspannung zu generieren.

Der Lösezeitpunkt des Beschleunigers bestimmt über die Geschwindigkeit des Wegdrehens und Vorschießens.

Bleibt während des gesamten Klapperprozederes der Fußbeschleuniger aktiviert, wird aufgrund des kleinen Anstellwinkels die Sackphase sehr kurz ausfallen und der Schirm mit einem dynamischen Wegdrehen reagieren. Wird der Beschleuniger sofort nach dem Einklappen gelöst, verstärkt man die Sackphase durch die schlagartige, zusätzliche Anstellwinkelerhöhung. Jetzt darf der offene Flügelteil nicht stark angebremst werden, um keinen Strömungsabriss zu provozieren. Des Weiteren sorgt diese Anstellwinkelerhöhung für ein verstärktes Pendel, was bei keiner Pilotenreaktion zu einem sehr dynamischen und deutlichen Vorschießen der Kappe führt. Gegenklapper, Verhänger und Twists können die Folge sein.

In einem Sicherheitstraining sollte der richtige Zeitpunkt für das Lösen des Speedsystems und dem darauffolgenden Gewichts- und Bremseneinsatz mehrfach trainiert werden, um in einer realen Situation richtig zu reagieren.

**Neue Erkenntnisse**

Experimente über den Lösezeitpunkt des Beschleunigers von Sicherheitstrainer Ralf Reiter und Fluglehrer Helmut Schrepf haben nun neue Erkenntnisse gebracht.

Ein Eindrehen des Piloten (Twist) nach einem beschleunigten Klapper hat häufig mit dem Zeitpunkt des Beschleunigerlösen zu tun. Erfolgt das Freigeben des Beschleunigers und/oder der stabilisierende Bremsleinezug auf der noch fliegenden Seite genau im Moment der größten Nickwinkelgeschwindigkeit beim Vornicken der Kappe, wird die totale Luftkraft am Flügel schlagartig erhöht, welche den Piloten zum Schirm hin beschleunigt. Der Pilot wird ausgehebelt und die Gurtspannung der Tragegurte lässt nach. Die Schirmbewegung wird stark abgebremst – die Trägheit des Piloten führt zum Twist, welcher aktiv durch Greifen/Auseinanderdrücken der Tragegurte verhindert werden muss. **Achtung: Es besteht die Gefahr des Eintwistens der Hände, was einen Retterwurf unmöglich macht!**

Auch Klapperkaskaden und explosionsartige Öffnungen können durch diese Erhöhung der totalen Luftkraft entstehen.



Vollbeschleunigter seitlicher Einklapper mit einem EN-C Gerät.



Das Vornicken nach dem Klapper auf der rechten Schirmseite ist sehr groß. Der Pilot wird regelrecht ausgehebelt, was zu einer Entlastung des linken Flügelteils führt. Dieser rollt sich ein und bremst die Rotation.



Ist die Entlastung auf der zuvor offenen Seite so groß, kann es auch zu derartigen Einklappen führen. In diesem Fall hatte es wieder die positive Eigenschaft des Abbremsens.

### ► Der richtige Zeitpunkt?

Im Optimalfall sollte der Beschleuniger sofort beim Eintreten der Deformation gelöst und der Schirm über Bremse und Körpergewicht vor Erreichen der größten Nickwinkelgeschwindigkeit abgebremst werden. Wurde dieser Zeitpunkt verpasst und befindet man sich in großer Höhe(!), ist es gerade bei anspruchsvollen Geräten oder bei der Verwendung von Liegegurtzeugen ratsam, etwa zwei Sekunden lang nach dem Einklappen im beschleunigten Zustand zu verharren und den Schirm wegdrehen lassen. Somit kann der Pilot dem Schirm in seiner Bewegung folgen, bis die Erstenergie abgebaut ist. Erst dann wird die Flugrichtung stabilisiert.

Diese Besonderheiten sind unbedingt über Wasser und unter fachkundiger Anleitung zu erlernen!

### Exkurs beschleunigter Frontklapper

Auch bei beschleunigten Frontklappern sollte man den Beschleuniger erst beim größten Pendelausschlag lösen, wenn der Schirm maximal hinter dem Piloten ist. Dies beschleunigt die Öffnung signifikant. Schirme, bei denen die Ohren nach frontalen Einklappen deutlich verzögert öffnen, sollten bis zur vollständigen Öffnung 50% beschleunigt werden, um der langen Sackphase entgegenzuwirken und die Öffnung zu begünstigen. Auch hier gilt: Training dieser Pilotenreaktionen nur über Wasser unter fachkundiger Anleitung.

### Gegenklapper

Der Gegenklapper tritt häufig bei beschleunigten Klappern auf. Durch das massive Vorschießen der Kappe wird der Anstellwinkel an der offenen Seite unterschritten und der Schirm klappt dort ein. In den meisten Fällen handelt es sich aber lediglich um ein Einrollen des Außenflügels und weniger um einen Klapper. Dies kann sich sogar, durch die Widerstandserhöhung, positiv auf das Extremflugverhalten auswirken. In den seltensten Fällen sind diese Klapper so stark ausgeprägt, dass es zu Richtungsänderungen oder gar Verhängern kommt. Ist dies jedoch der Fall, muss sofort reagiert werden, um die Dynamik des Schirmes zu bremsen.

### Exkurs: Twist

Der Twist ist sicherlich eine der unangenehmsten Situationen am Gleitschirm. Bei bis zu zwei kompletten Umdrehungen ist ein Ziehen der Steuerleinen noch möglich, sie gehen aber nicht mehr in ihre Ursprungslage zurück. Befindet man sich getwistet in einer Rotation, wird durch die Fliehkraft das Eindrehen fixiert – ein Ausdrehen ist nicht mehr möglich. Die Brem-



sen sollten spätestens vor dem Einsetzen des zweiten Twists in fast allen Fällen nach oben gegeben werden, um keine Extremstellung zu fixieren. Twists müssen immer aktiv durch Auseinanderdrücken der beiden Tragegurte verhindert werden. Gelingt dies nicht, ist es wichtig, einen Twist so schnell wie möglich zu beheben. **Achtung: Austwistversuche nur bei symmetrischen Eindrehern und wenn sich der Gleitschirm im Geradeausflug befindet. Beginnt er eine Drehbewegung, ist sofort das Rettungsgerät zu aktivieren!** Die Lösung des Twists gelingt am Gleitschirm nur durch einen

Drehimpuls. Ist es möglich über den Twist zu greifen, kann der Pilot einen Impuls setzen. Ein Auseinanderdrücken der Gurte unterhalb des Verdrehers ist wenig wirkungsvoll. Sollte jedoch der Twist zu hoch liegen, helfen die Beine: Durch Scheren und Kreisbewegungen kann mit ihnen eine Drehung eingeleitet werden (Training am besten auf einem Bürostuhl). Gerade bei beschleunigten Seitenklappern kann es zu einem Twist kommen. Durch das oftmals starke Vorschießen des Gleitschirmes mit gleichzeitiger Einleitung eines raschen Richtungswechsels wird der Pilot regelrecht nach hinten oben gehobelt. Im oberen Totpunkt des Pendels lässt die Gurtspannung schlagartig nach. Durch die Trägheit des Piloten und des zuvor wirkenden Drehimpulses auf den Körper kommt es zu einem Vertwisten. ▽

Verhängern und Twist. Ein exaktes Steuern ist nicht mehr möglich. Der Schirm wird unweigerlich in eine Spirale übergehen. Hier hilft nur noch der Rettungsschirm!

Sehr routinierte Piloten können bei ausreichender Höhe einen Spiralabsturz evtl. noch verhindern, indem sie die offene Seite durch Ziehen der Steuerleine mit beiden Händen auf der einen Bremse stellen. Trudelbewegungen sind immer besser als SAT-Spiralen.

Anzeigen

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

Im Soca-Tal

**FLY ZONE**

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

**SLOVENIA**

Mehr Infos!

S.Triebel / W.Reinelt  
 Tel.: +386-(0)41-810-999  
 5220 Tolmin-Slowenien

<http://www.paragliding-adventure.com>  
 e-mail: [paragliding-adventure@amis.net](mailto:paragliding-adventure@amis.net)

» Die Welt gehört dem, der sie genießt. «

### Gleitschirmreisen

Südafrika, Südafrika/Namibia, Kanada,  
 La Reunion, 2 mal Brasilien und 40 mal Europa!



Aus- & Weiterbildung - Check Center -  
 Inzahlungnahme - Bestpreis für alle!

**BLUE SKY**  **FLIEGEN**  
 MIT FREUNDEN

[www.bluesky.at](http://www.bluesky.at) · Tel. +43 4842 5176

**Hier waren Sie noch nie...**

[www.kaukasus-fliegen-erleben.de](http://www.kaukasus-fliegen-erleben.de)



# Tendenziell fliegbar?

Selbstüberschätzung und Unwissenheit macht Gleitschirmfliegen gefährlich.

TEXT CHRIS GEIST



FOTOS MARTIN SCHEEL

Ende April waren wir von der Flugschule Paragliding Academy bei Ostlage am Mittag/ Immenstadt fliegen. Der Ostwind war sehr stark und eigentlich nur für erfahrene Piloten sicher beherrschbar. Wir beobachteten mindestens drei Piloten, die mit den Bedingungen stark überfordert waren und wo es beinahe zu einem Unfall bzw. einer brenzlichen Situation gekommen wäre. Erfahrene Vielflieger aus dem Allgäu starteten erst spät, weil ihnen der Wind zu stark war. Das Technikniveau der startenden Piloten war beängstigend. Keine Frage: Jeder hat einmal einen schlechten Start (auch ich), aber bei diesen Piloten

fehlte es an allen Ecken und Enden. Erstaunlich, dass man sich mit so einem Flugkönnen in so heftige Bedingungen stürzt. Leiden die Piloten an so großer Selbstüberschätzung oder realisieren sie einfach die Gefahr nicht, weil ihnen eine entsprechende Alpeneinweisung fehlt? Gleitschirmfliegen ist für mich eine der sichersten Sportarten, wenn man sie vernünftig betreibt und die Natur und seine eigenen Grenzen respektiert. Es ist allerdings kein Sport, den man nur ein bis zweimal im Jahr machen sollte und dann auch noch bei heftigsten Bedingungen im Frühjahr um die Mittagszeit.

## Hier nochmal ein paar wichtige Tipps für ALLE Piloten

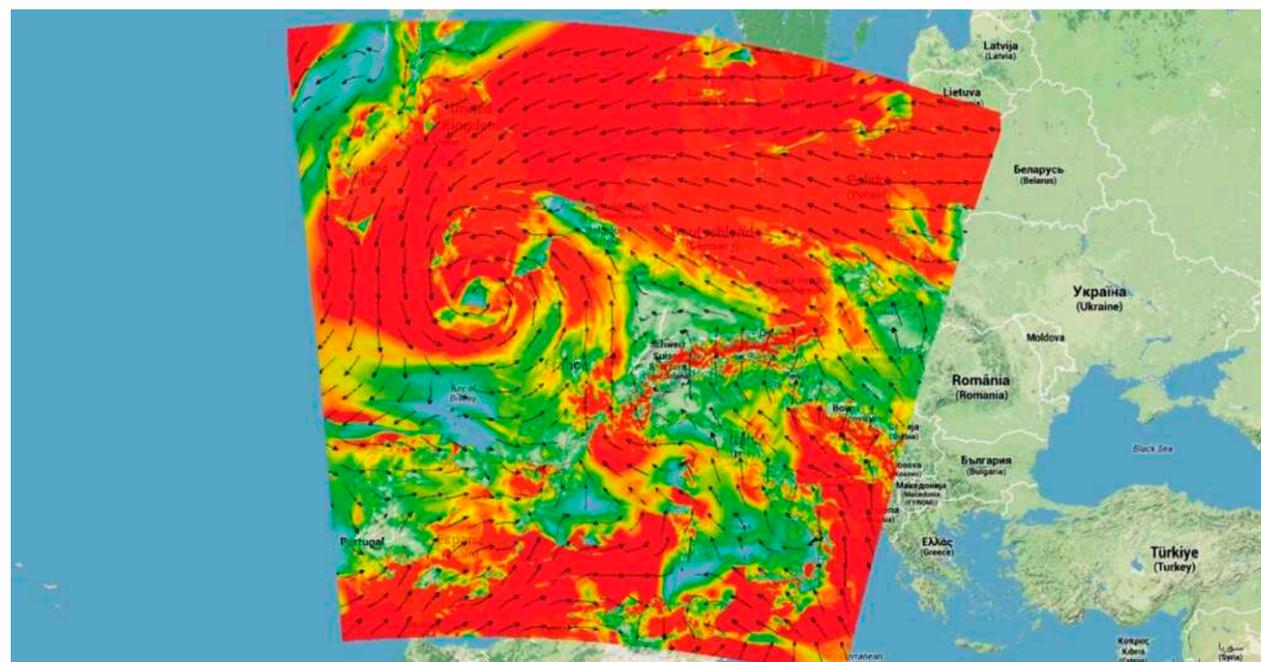
- Bei einem Verhänger oder einer anderen Störung, die man erst in der Luft realisiert und wobei der Start nicht rechtzeitig abgebrochen wurde, gilt als oberste Prämisse: "FLY THE AIRCRAFT", d.h. der Flugpfad ist das Allerwichtigste (wenn du den Schirm nicht stabilisieren kannst, merkst du es eh gleich ;-)) Das Problem ausblenden und erst einmal in den freien Luftraum fliegen und sich dann ggf. um das Problem kümmern. Es bringt nichts, wenn der Verhänger draußen ist, aber der Pilot im Baum hängt. Wichtig dabei ist der Blick in Flugrichtung und nicht zum Schirm. Vor Überreaktionen kann ich nur warnen. Oft stollen die Schirme bei zu hektischen Pilotenreaktionen (z.B. starkes Pumpen in kurzen Intervallen in Bodennähe). Lies hierzu auch die einschlägigen Artikel im DHV Info.
- Nicht alle Flugbedingungen sind für alle Piloten geeignet. Fahr mal wieder mit der Bahn runter, auch wenn andere Piloten noch fliegen. Das gibt zwar einen kleinen Knacks am Ego, aber wenigstens nicht an den Knochen ;-)) Es ist ein Unterschied ob ein Flugprofi noch startet oder ein Hobbyflieger, der vielleicht nur 10-20 Flüge im Jahr macht. Respektiere Deine Grenzen!
- Achtung im Frühjahr: Viele Piloten motten den Schirm im September ein. Danach scheint es für viele Flieger uninteressant zu werden: „Es geht ja nichts mehr im Winter“. Stimmt, oft ist die Thermik nicht mehr so extrem stark und genau diese Zeit sollte man nutzen, um die Start- und Landetechnik zu verbessern. Jeder Flug zählt. Nach mehreren Monaten Pause im April bei stark thermischen Bedingungen zur Mittagszeit ohne entsprechende Einweisung in den Alpen zu starten, ist meiner Meinung nach grob fahrlässig.
- Nutze die frühen Morgenstunden und späten Abendstunden für ruhige Abgleiter und flieg dich wieder ein, bevor du dich in die Mittagsthermik stürzt.
- Mache Groundhandling: Viele Piloten unterschätzen, wie wichtig das Groundhandling ist. Wir haben Piloten, die 1-2 Jahre Flugpause gemacht haben, aber ständig am Groundhandeln waren. Diese Piloten sind so gut wie immer deutlich fitter, als die Piloten, die zwar regelmäßiger fliegen, aber kein Groundhandling machen. Beim Groundhandling lernst du enorm viel über dich und deinen Schirm und das Groundhandling ist die Grundlage für eine solide Start-, Flug- und Landetechnik, also raus auf die abgemähte Wiese!
- Gleitschirmfliegen musst du regelmäßig betreiben, ansonsten solltest du es nur im Rahmen von Fortbildungen und Flugreisen unter fachkundiger Anleitung durchführen. Jeder Pilot sollte sich ständig weiterbilden. Nach zwei Wochen A-Schein kannst du noch nicht selbstständig bei allen Bedingungen fliegen und eigentlich nur in ruhiger Luft abgleiten. Mache auf jeden Fall eine Flugreise und ein Sicherheitstraining mit und gehe dazwischen bei einfachen Flugbedingungen an Bergen selber zum Fliegen, wo du dich auskennst. So erreichst du in kürzester Zeit einen guten und sicheren Flugstil. Fortbildung ist beim Gleitschirmfliegen unerlässlich.
- Häufig beobachte ich, gerade bei Leuten, die nicht aus den Bergen kommen, einen mangelnden Respekt vor der Gebirgsfliegerei und deren Gefahren. Dies ist kein Vorwurf, lediglich eine Feststellung. Woher soll diese Sensibilität auch kommen, wenn es einem nicht beigebracht wurde? Unterschätze die Talwinde sowie Luv und Lee zur entsprechenden Tageszeit nicht. Auch darf der Wind nicht so stark sein wie im Flachland. Wenn es in den Bergen starken Wind hat, ist dieser oft auch turbulent und nicht immer laminar.

In diesem Sinne: zusammenreißen und etwas mehr Respekt, wenn ich bitten darf ;-)) und vor allem viel Spaß beim Fliegen, auch mal in ruhiger Luft! 🗨️

# Meteo in Ampelfarben

Eine neue Flugwetterseite aus Italien stellt die Sicherheit beim Fliegen in den Vordergrund. Meteovolo.it differenziert mit einem einheitlichen Farbschema einfache, anspruchsvolle und gefährliche Wetterbedingungen.

TEXT UND BILDMATERIAL LUCIAN HAAS



Das Prognosegebiet von Meteovolo.it deckt ganz Mitteleuropa ab. In diesem Fall signalisieren die Ampelfarben wo der Bodenwind schwach (grün), mittel (gelb) oder zu stark fürs Fliegen (rot) weht.

Wer sicher in die Luft kommen und dort auch länger bleiben will, der muss sich zwangsläufig mit dem Wetter auseinandersetzen. Wie stark ist der Wind am Boden und in der Höhe? Könnte es am Nachmittag vielleicht Gewitter geben? Wird die Thermik sehr zerrissen sein? Wo liegen gefährliche Lee- und Turbulenzbereiche?

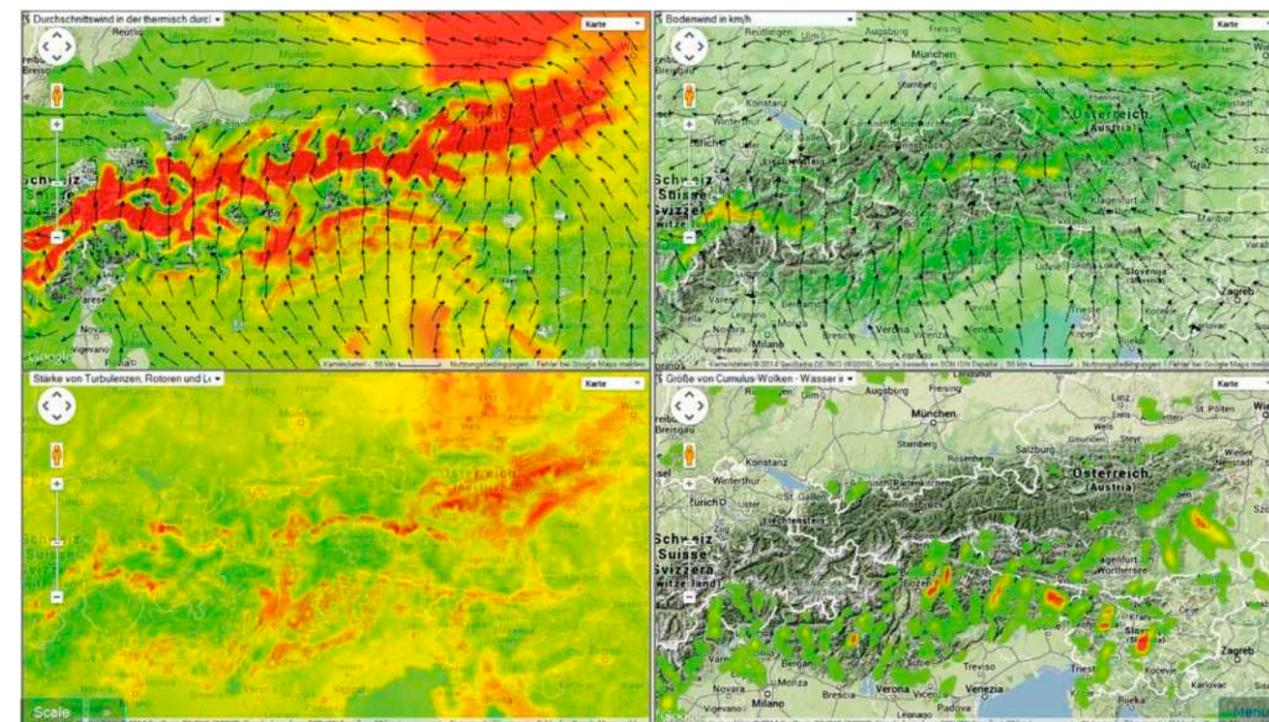
Aus den klassischen Wetterquellen im Internet lassen sich durchaus solche wichtigen Informationen herauslesen. Doch in der Realität gibt es nur wenige Piloten, die sich regelmäßig mit der Deutung entsprechender Grafiken über Wind, Labilität, Temperaturschichtung etc. auseinandersetzen. Viele übersehen vorhandene Warnhinweise, gehen unbedarft fliegen und kommen dann, nach einem durchwirbelten Flugabenteuer, noch gerade so mit einem blauen

Auge davon. Manch einer mit weniger Glück findet sich nach einem Absturz im Krankenhaus wieder; mit viel Zeit, darüber nachzudenken, ob er das Unheil nicht früher hätte kommen sehen und vermeiden können? Vielleicht hätte er – mit einem Blick auf eine neue Flugwetterseite aus Italien.

Meteovolo.it wartet mit besonderen Qualitäten auf, die in dieser Form für Gleitschirmflieger bisher nirgendwo im Internet zu finden waren. Denn Meteovolo.it präsentiert auf seinen Prognosecharts nicht einfach blank die vom Modell errechneten Wetterwerte, sondern liefert zugleich eine fliegerechte Bewertung: Alle Karten über Wind, Thermikstärke, Wolkenentwicklung etc. sind in Abstufungen der Ampelfarben Grün, Gelb und Rot eingefärbt. Sie signalisieren, wie sicher bzw. möglicherweise riskant das Fliegen mit dem

Gleitschirm hinsichtlich des jeweils gewählten Parameters ist. Grün steht in der Regel für problemlos, gelb für Achtung, aktives Fliegen nötig und rot bedeutet größte Vorsicht geboten, der Pilot sollte wissen, was er tut und vielleicht lieber hier auf das Fliegen verzichten.

Der Kopf hinter Meteovolo.it ist Luca Aucello, ein Textil-Unternehmer aus Prato bei Florenz. Sein Hobby ist das Gleitschirmfliegen. Bei der Beschäftigung mit der Meteorologie stellte er fest, dass die üblichen Wetterquellen im Internet ihm nicht die Übersicht und Anpassbarkeit boten, die er sich wünschte. Er stieß aber auf die Seite fcst24.com des estnischen Segelfliegers und passionierten Programmierers Elmer Joandi. Dieser hatte das weit verbreitete Thermik-Prognosemodell RASP überarbeitet und eine dynamische Datenausgabe über zoombaren Karten entwickelt.



In Meteovolo.it lassen sich vier Parameter gleichzeitig darstellen. Das Beispiel zeigt eine leichte Föhnlage: Der Südwind bläst über die Alpen und sorgt entlang des Hauptkammes für stark turbulente Bereiche. Auf der Südseite herrscht Staulage mit hoch aufschießenden großen Cumuluswolken.

Aucello überzeugte Joandi davon, eine auf die Bedürfnisse von Paragleitern zugeschnittene Variante zu erstellen: Meteovolo.it war geboren. Ursprünglich wollte Luca Aucello Meteovolo nur für den eigenen Gebrauch einsetzen. Doch als einige seiner Freunde nach Flugunfällen wegen falscher Wettereinschätzung schwer verletzt im Krankenhaus lagen, entschied er sich, die Daten öffentlich zu machen. Und aus der Überlegung heraus, dass Sicherheit die oberste Prämisse bei allen Flugvorhaben sein sollte, setzte er auf das Ampelsystem als allgemeinverständliche Visualisierung.

Meteovolo.it bietet Flugwetterprognosen für Italien samt einem Großteil des Alpenraums. Hier rechnet das Modell mit einer hohen Auflösung von 3 Kilometern. Für ganz Europa gibt es Karten im 5-km-Raster. Damit gehört Meteovolo zu den Thermikmodellen mit der feinsten räumlichen Auflösung, deren Daten frei im Internet verfügbar sind.

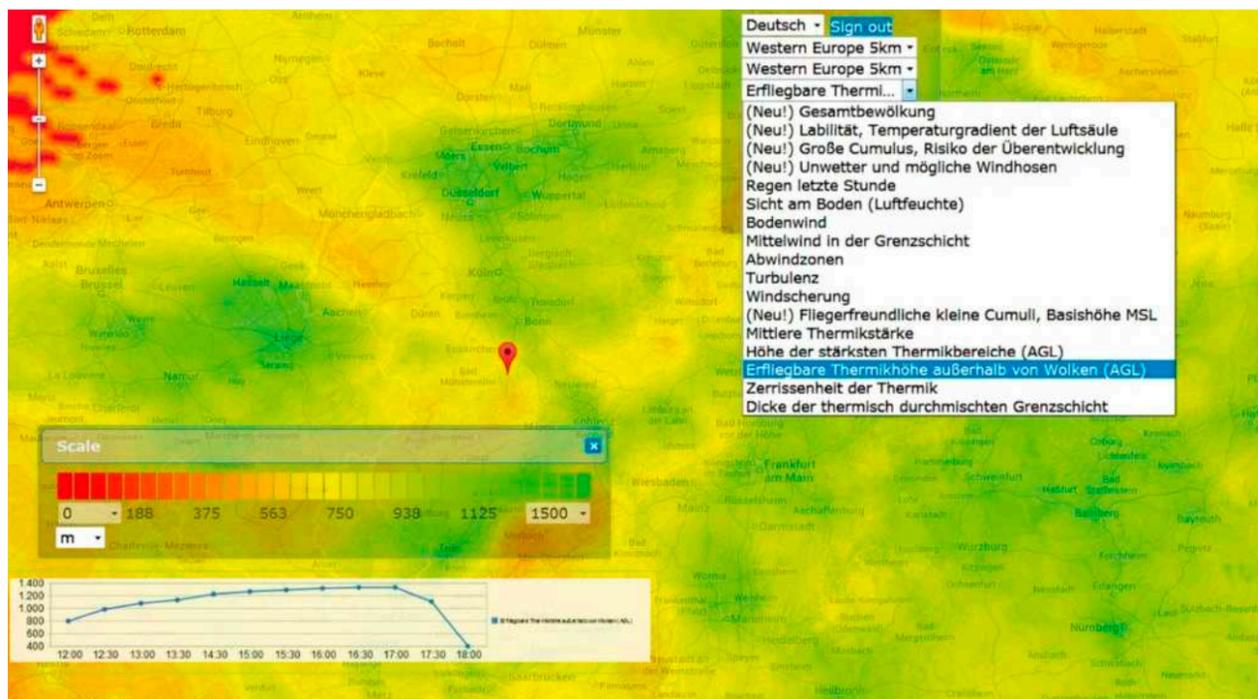
Im Vergleich zu anderen Thermikprognoseseiten bietet Meteovolo.it nicht nur den Vorteil des Sicherheits-Farbschemas: Alle Daten werden zudem als Overlays über zoombaren Google Maps dargestellt. So lässt sich schnell der Überblick über große Regionen gewinnen, mit wenigen Mausklicks bei Bedarf aber auch die regionale Wettersituation des eigenen Fluggebietes ge-

nauer studieren. Durch die feine räumliche Auflösung werden teilweise sogar lokale Besonderheiten wie Talwindssysteme oder Lee-Turbulenzbereiche hinter größeren Gebirgszügen erstaunlich zutreffend erfasst. Noch ist Meteovolo.it ein wenig work in progress. Seit dem Start im Frühjahr hat die Seite immer wieder kleinere Veränderungen erfahren. Neue

Parameter kamen hinzu, andere wurden wieder gestrichen. Auch bei der Abstufung der Farbcodierung von grün zu rot der einzelnen Parameter nahm Luca Aucello Anpassungen vor. Auch in Zukunft will er die Seite weiter trimmen, basierend auf eigenen Erfahrungen und Rückmeldungen anderer Piloten. Insgesamt erweist sich Meteovolo.it aber schon heute als sehr praxistauglich. ▶

## Wichtige Parameter von Meteovolo

- **Cumulus Größe:** Regionen mit hoch aufschießenden, schauerträchtigen Wolken werden gelb bis rot eingefärbt.
- **Bodenwind:** zeigt die Windrichtung als Pfeile auf den Karten und die Windstärke als Farbcodierung. Da hier der Wind als 10 Meter über Grund genommen wird, ist auf den Bodenwindkarten gut zu sehen, wo im Gipfelbereich mit stärkerem Wind zu rechnen ist.
- **Wind in der Höhe:** zeigt Richtung und Stärke des Höhenwindes, wobei mit "Höhe" nicht ein festes Höhenband gemeint ist, sondern in etwa die Mitte der thermisch durchmischten Grenzschicht.
- **Turbulenz:** Zeigt Regionen in orange-rot, in denen die Luft sehr turbulent sein kann, etwa in Lee-Gebieten, aber auch in Regionen, wo es zu starken Windscherungen kommt.
- **Sicht am Boden:** Ist ein Maß für die Luftfeuchtigkeit. Bis 80% ist alles grün, bei 100% wird's rot. An diesem Parameter lässt sich schön erkennen, welche Berge wahrscheinlich in Wolken gehüllt sein werden, weil die Basis zu tief liegt.
- **Thermikstärke:** Zeigt das zu erwartende Durchschnittssteigen in den Bärten. Hinweis: Der Kern der Thermik kann durchaus zwei- bis dreimal stärker sein. Deswegen wird eine mittlere Thermikstärke von 3 m/s schon rot dargestellt.
- **Maximale Höhe der Thermiken:** Dieser Parameter zeigt die typischerweise erfliegbaren Aufstiegshöhen außerhalb von Wolken und über Grund. Wenn es über den hohen Bergen rot dargestellt wird, ist mit einer tiefen Basis zu rechnen.



Aus den Parametern ist hier die erfliegbare Thermikhöhe über Grund ausgewählt. Die Punktprognose stellt die Entwicklung über sechs Stunden als Kurve dar und zeigt das Thermikende gegen 17,30 Uhr.



Der Parameter Cumulus Größe zeigt Regionen mit erhöhter Labilität und aufsteigenden Wolken. Im DHV-Wetter hieß es zu diesem Tag: „In der Westhälfte der CH und der Osthälfte Österreichs wechselnd bis stark bewölkt, oft Schauer/Gewitter. Im Bereich Ost-Schweiz und in der Westhälfte Österreichs überwiegend freundlich und nachmittags nur leichte Schauerneigung.“

- Wer Meteovolo.it für seine eigene Wettervorausschau nutzen will, der sollte sich etwas Zeit gönnen, um die Systematik der Farbgebung mit dem eigenen Risikoempfinden und natürlich auch mit

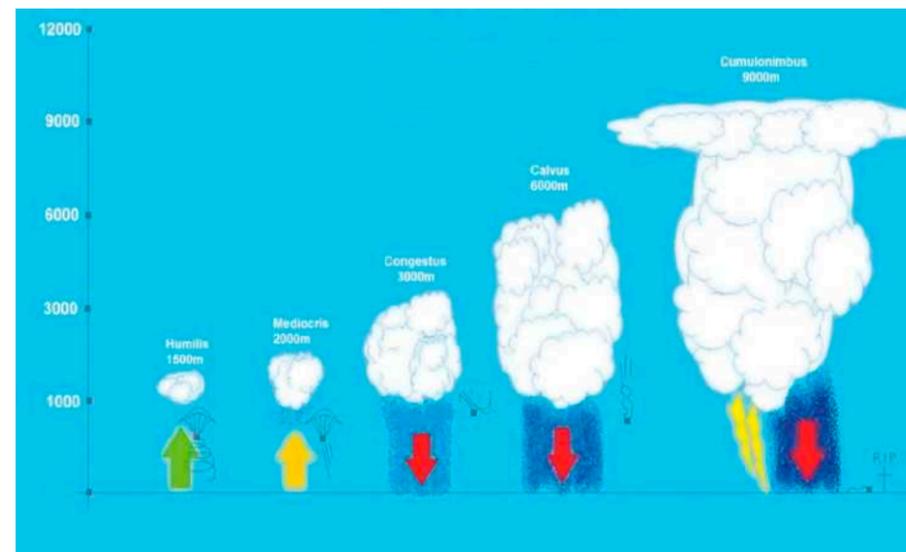
den tatsächlichen Flugerfahrungen abzugleichen. Ein Beispiel: Wer viel im Flachland fliegt und weiß, dass man dort auf einen gewissen Grundwind angewiesen ist, um sich soarend an Hängen zu halten, der wird das Ampelsystem zumindest hinsichtlich des Bodenwindes als etwas zu konservativ empfinden. Wer nur in den grünen Zonen startet und keine Thermik erwischt, wird mangels ausreichendem Wind alsbald am Boden stehen. Damit es soarbar ist, sollte die Darstellung schon gelb sein. In den Alpen wiederum ist grün bei den Windwerten tatsächlich ideal.

Eine weitere interessante Funktion von Meteovolo sind die Punktprognosen. Wählt man im Kasten Tool den Menüpunkt Point in Time aus, kann man mit der Maus an beliebiger Stelle auf der Karte einen Marker setzen. Meteovolo zeigt dann die punktuelle Entwicklung des gewählten Parameters über die nächsten zwei bis sechs Stunden (einstellbar). So lässt sich beispielsweise der Tagesgang der Thermikhöhe leicht nachvollziehen. Bei all der schönen Darstellung und Farbenpracht auf dem Bildschirm sollte man sich als Nutzer von Meteovolo.it wie auch anderen Thermikprognosemodellen mit feiner räumlicher Auflösung (s. Kasten) nicht blenden lassen. Die Modelle können stets nur eine ungefähre Vorausschau auf die Realität liefern. Es muss nicht alles so eintreffen, wie prognostiziert. Zumal die Ergebnisse und

Treffsicherheit der Modelle grundsätzlich limitiert sind durch die Datengrundlage, auf der sie basieren.

Meteovolo.it wie andere RASP-Derivate beziehen alle Eingangsdaten für ihre Simulationsrechnungen aus dem US-amerikanischen GFS-Modell. Das rechnet global mit einem relativ groben Gitterraster von circa 27 km. Das führt dazu, dass selbst große Längstäler in den Alpen im Geländemodell und den Ergebnissen von GFS nicht repräsentiert sind. Ein feinmaschiges Modell wie Meteovolo (3 km in den Alpen) erscheint da auf den ersten Blick viel genauer. Doch die Detailgenauigkeit kann trügerisch sein. Da die Basisdaten aus dem größeren GFS-Raster kommen, bleibt die Trefferquote der feinmaschigen Ergebnisse limitiert. Es gilt deshalb, die Angaben nicht absolut, sondern relativ zu betrachten.

Wenn beispielsweise Meteovolo in einer Region für 17 Uhr eine Gewitterwolke prognostiziert, dann muss nicht zwangsläufig in der Praxis genau dort zu der Zeit ein Gewitter wachsen. Der mündige Pilot sollte solche Prognosen freilich als Hinweis nehmen, bei Flugvorhaben in jener Gegend der Wolkenentwicklung wegen Überentwicklungsfahrer besondere Beachtung zu schenken oder vielleicht sogar gleich in eine etwas entferntere Flugregion zu fahren, für die Meteovolo keine so große Instabilität anzeigt.



Das Schema der Ampelfarben für die Entwicklung von Konvektionswolken: Regionen mit Cumulus humilis werden grün, mittelhohe Cumulus mediocris gelb und große Cumulus congestus rot eingefärbt. Rote Zonen zeigen eine starke Labilisierung der Luft mit entsprechenden Gefahren.

### Alternative Thermikprognosemodelle

Es gibt neben Meteovolo.it noch weitere interessante Webseiten mit Thermikprognosen für Europa und den Alpenraum. Sie alle beruhen ursprünglich auf dem RASP-Thermikmodell, unterscheiden sich aber in der Form der Datenaufbereitung und Ausgabe.

[www.meteo-parapente.com](http://www.meteo-parapente.com)

Die verschiedenen Parameter werden bei Meteo-Parapente.com auch als farbige Overlays über zoombaren Karten ausgegeben. Eine Besonderheit sind frei wählbare Punktprognosen und Temps zur Entwicklung des Höhenwindes und der thermischen Grenzschicht im Tagesverlauf.

[www.cumulus.it](http://www.cumulus.it)

RASP-Prognosen für Italien und den Alpenraum bis zu fünf Tage im voraus. Das sogenannte Paraglider-Star-Rating von Cumulus.it liefert einen schnellen Überblick über Regionen mit guten Flugbedingungen. Für den Aufruf von Detailkarten wird eine geringe Gebühr erhoben (max. 2 Cent pro Karte).

[www.soaringmeteo.ch/soarWRF2K1812Z.html](http://www.soaringmeteo.ch/soarWRF2K1812Z.html)

Die Übersichtskarte der Alpen zeigt RASP-Punktprognosen wichtiger Fluggebiete. Eine Farbcodierung erlaubt einen schnellen Überblick der Thermikqualität als Maß der Fliegbarkeit eines Tages. Dazu gibt es passende Meteogramme und Temp-Prognosen. ◀

Anzeige

**Harzer Gleitschirmschule & Shop**





**Fliegen ist geil!**

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

+49 (0) 5321 43737



Anzeige

**INSTINCT TE**

better & faster



in touch with nature  
[www.icaro-paragliders.de](http://www.icaro-paragliders.de)

# Baumlandung und Rettung

Eine Baumlandung endet meist glimpflich. Die Rettung und Bergung muss professionell durchgeführt werden.

TEXT CHRISTIAN RUPPRECHT | FOTOS TOBIAS OLIJNYCK

Wenn die Bergwacht kommt,  
ist das Größte überstanden

Wenn die Baumkronen näher kommen und kein geeigneter Landeplatz in Sicht ist, wird guter Rat teuer. Sicher hatte jeder von uns schon einmal ernsthafte Zweifel, ob unlandbares Gebiet noch überquert werden kann. Glücklicherweise gelingt dies in den meisten Fällen, so dass der kurze Adrenalinschub schnell wieder in Vergessenheit gerät. ABER: Angesichts der relativ großen Häufigkeit von Baumlandungen (siehe DHV-Unfall-Statistik), dem Fakt, dass knapp 1/3 Deutschlands von Wald bedeckt ist (in Fluggebieten ist der Anteil noch deutlich höher) und dem zunehmenden Wunsch vieler Piloten, größere Streckenflüge in unbekanntes Gebiet zu wagen, sollte sich jeder die Zeit nehmen und die wichtigsten Aspekte einer Baumlandung überdenken. Mit kühlem Kopf und den richtigen Strategien lässt sich die Wahrscheinlichkeit, eine Baumlandung ohne größere gesundheitliche und materielle Schäden zu überstehen, deutlich erhöhen. Auch sollten wir uns der Verantwortung gegenüber Rettungskräften und anderen Helfern, die unter Umständen selbst sehr viel riskieren, bewusst sein und umsichtig handeln.

**Im Wesentlichen kann ein Baumlandevorfall in drei Abschnitte untergliedert werden, die Vorbereitung, die eigentliche Landung und die nachfolgende Bergung bzw. Rettung.**

Die **Vorbereitung** beginnt bereits vor jedem Flug, wenn wir Wetterinformationen einholen, den Flug planen und unser Equipment zusammenstellen. Hier gelten wichtige Grundregeln, welche die meisten Gleitschirmflieger glücklicherweise beachten. Eine gewissenhafte Flugplanung hilft, sich Namen von Bergen, Orten und Straßen zu merken und diese im Ernstfall benennen zu können, auch wenn das GPS einmal versagt. GPS Geräte sind mittlerweile so preiswert und klein (bspw. GPS Uhren), dass kein Pilot mehr auf ein solches System verzichten muss. Vor dem Flug sollte man sich einmal die Zeit nehmen, das Auslesen der GPS Koordinaten zu probieren. Je nach Gerätetyp versteckt sich diese Funktion in Untermenüs. Man sollte sich auch fragen, ob die Koordinaten im Ernstfall richtig angesagt werden können. Natürlich besitzt jeder Pilot Kommunikationsgeräte wie Handy und Funkgerät. Hier sollte vor jedem Flug der Akkustand gecheckt werden. Je nach Region

und Netzabdeckung ist auch eine Freischaltung von Ortungsfunktionen empfehlenswert. Damit Angehörige über einen Unfall informiert werden, kann jeder Pilot unter dem Kürzel ICE (in case of emergency) die Kontaktdaten einer betreffenden Person speichern. Auch wenn ICE-Nummern unter Rettungskräften umstritten sind, kann zumindest jeder etwas mit dieser Bezeichnung anfangen und ggf. Angehörige informieren. Eine gute Kombination aus GPS und Handy stellen Smartphones dar. Bei entsprechenden Flatrates ist die online-Trackingfunktion interessant, bei der die Daheimgebliebenen via Internet den Flug und unter Umständen auch den Abgang im Waldgebiet mitverfolgen können. Aber Achtung, kontinuierliches Tracking bei langen Streckenflügen belastet den Akku sehr stark. Grundsätzlich sollte auch nicht außer Acht gelassen werden, dass in Gebirgsregionen die Handynetabdeckung lückenhaft ist. Um diesem Problem zu begegnen, existieren Geräte zur Satellitenkommunikation. Ein sehr preiswertes und praxiserprobtes Gerät ist der Spot-Messenger. Auch bei schlechtem Wetter (starke Bewölkung) und in Baumkronen ohne direkte Sicht zum Himmel funktioniert dieses System sehr gut und übermittelt die aktuellen GPS Koordinaten via Satellit an die GEOS Zentrale (Globales Notrufcenter in den USA). Diese leitet den Notruf an offizielle Rettungskräfte vor Ort oder an private Rettungsdienste in entlegenen Regionen des Auslands weiter. Eine schöne Option für uns Flieger stellt die „OK“-Funktion dar. Per Knopfdruck wird eine voreingespeicherte E-Mail inkl. der aktuellen GPS-Daten an eine beliebige E-Mail-Adresse versendet. Damit gestaltet sich die Organisation eines Rückholers äußerst komfortabel. Das Basisgerät kostet rund 150 €. Die ►

Hilfsmittel	Anwendung	Ausgewählte Bezugsquelle
Handy und Funkgerät	Hilferuf absetzen	Fachhandel
GPS System, SPOT- Messenger und Karte	Standort erfassen und mitteilen	Fachhandel und Fa. WeSPOT GbR
Bandschlinge mit Karabiner	Eigensicherung im Baum	Fa. FreeSpee, Bergsteigershop
Kappmesser, Gurtmesser	Abschnürende Leinen durchtrennen (Vorsicht bei tragenden Leinen!)	Fa. Charly, Autozubehörhandel
Trillerpfeife, Leuchtstab, LED Taschenlampe	Um auf sich aufmerksam zu machen	Fachhandel, Bergsteigershops
Rettungsschnur	Sicherungsseil hochziehen (Niemals daran abseilen!)	DHV-Shop Fa. FreeSpee
Zange oder kleiner Schraubenschlüssel	Öffnen der Leinenschlösser. Erspart das Durchschneiden der Leinen bei der Bergung des Gleitschirms	Fachhandel/Baumarkt



Optimale Ausrüstung des Piloten für Baumlandungen bestehend aus: Handy/Funkgerät, GPS, Bandschlinge, Quick-Out-Karabiner, Spot Messenger, Rettungsschnur, Trillerpfeife, Leuchtstick, Erste Hilfe Set und Kappmesser



Basis-Ausrüstung der Bergwacht für Baumlandungen (Baumsteigeisen-Set): Baumsteigeisen, diverse Seile, RIG-Abseilgerät, Bandschlingen, Karabinern, Spezial-Klettergurt, Klappsäge



Ohne Eigensicherung (Bandschlinge) ist selbst bei komfortablem Geäst ein Festhalten aus eigener Kraft nur kurzzeitig möglich.

► Freischaltung pro Jahr etwas über 100 €. Neben den genannten elektronischen Geräten sollte jeder Pilot weitere Hilfsutensilien so im Gurtzeug verstauen, dass sie problemlos ohne größere Verrenkungen greifbar sind. Ein Erste-Hilfe-Kit sollte auf keinen Fall fehlen. Trillerpfeife und Rettungsschnur von der Rolle gibt es mittlerweile als kombiniertes Set von der Firma FreeSpee. Ein kleines Kappmesser (ohne offene Klinge!) kann hilfreich sein, wenn man sich in den Leinen verhängen hat. Eine kleine LED-Taschenlampe bzw. ein Notfall-Leuchtstick beanspruchen wenig Platz und werden unter Umständen auch aus großen Entfernungen gut gesehen, falls sich Suchaktionen in die Abendstunden verlagern. Natürlich sollte auch etwas zu Trinken griffbereit sein. Ein äußerst wichtiges Hilfsmittel zur Eigensicherung im Baum stellt eine Bandschlinge mit Karabiner dar. Sie wird um große tragfähige Äste gelegt. Gute Möglichkeiten zum Einhängen bzw. Einschlaufen am Gurtzeug sind die Hauptkarabiner bzw. deren Aufhängung und der Brustgurt. Geeignete Bandschlingen mit 1,5 bis 2 m Länge sind im Fachhandel (Bergsteigerbedarf oder bei FreeSpee) erhältlich. Die Empfehlung eine Bandschlinge mitzuführen, mag vielen Piloten übertrieben vorkommen. Bei einer echten Baumlandung ist dieses Hilfsmittel aber von höchster Bedeutung. Wer dies bezweifelt, kann einmal probieren, sich bodennah mit Gurtzeug an einen Baum zu klammern. Selbst in gutmütigem Geäst, das ein Abstützen zulässt, werden die Kräfte schnell schwinden.

In der Tabelle sind alle genannten Hilfsmittel zusammengefasst, mit denen das Gurtzeug ausgestattet werden kann. Die Gesamtmasse aller Komponenten beträgt lediglich 800 g. Vieles davon ist natürlich auch in anderen Situationen hilfreich.

Die eigentliche **Baumlandung** erfordert ein Höchstmaß an Konzentration und klare Entscheidungen. Den Zeitpunkt, ab dem eine Baumlandung unabweichlich ist, wird jeder Pilot anders wahrnehmen. Hier ist derjenige im

Vorteil, der die Situation schnell erkennt. Die Resthöhe sollte möglichst sinnvoll genutzt werden. Zunächst wird versucht, geeignetes Terrain anzusteuern. Niedrige, junge Bäume sind hohen vorzuziehen. Sie sind daran zu erkennen, dass sie zumeist etwas hellgrün sind. Inwiefern die als „weicher“ und geeigneter geltenden Nadelbäume gegenüber „harten“ Laubbäumen vorteilhaft sind, ist einzelfallbezogen. Kritisch sind sehr hohe Nadelbäume, da diese im unteren Teil häufig karg sind und sich der Schirm in ihnen weniger gut verfängt als in den weiter ausladenden Kronen von Laubbäumen. Die Wahl der Landezone sollte möglichst auf eine gut zugängliche Stelle in der Nähe von Wanderwegen und Straßen fallen. Mit Erfassen der Windrichtung und dem Festlegen eines Peilpunkts wird eine ordentliche Landeinteilung eingeleitet (Gegen-, Quer- und Endanflug gegen den Wind). Der geeignete Baum wird im Endanflug direkt und mittig anvisiert (siehe Lehrunterlagen zur A-Scheinausbildung). Es gilt der Grundsatz „Baumlandungen sind Baumberührungen unbedingt“ vorzuziehen. Die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen steigt drastisch, wenn sich nur eine Seite des Schirms im Baum verfängt und daraus eine Rotationsbewegung resultiert (siehe Unfallstatistik 2012 im Info 181). Beim Eintauchen in die Baumkrone sollte sich der Pilot in aufrechter Position befinden. Die Muskeln sollten angespannt und auf harte Schläge vorbereitet sein. Die Hände sind vor dem Gesicht. Während des kompletten Landeanflugs sollte sich keiner dafür schämen, laut um Hilfe zu schreien. Häufig sind Wanderer und Passanten in der Nähe, die den Ernst der Situation dadurch leichter erkennen.

Nach erfolgter Baumlandung gilt es, die aktuelle Situation zu erfassen. „Bin ich verletzt?“ und „Hänge ich sicher?“ sind die wichtigsten Fragen. Die zeitliche Abfolge der nächsten Schritte hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Folgende Aspekte sollten hier Berücksichtigung finden.:



Sicherung und Entlastung des Gleitschirmfliegers sowie Aushängen der Tragegurte

- *Möglichst schnell den Notruf absetzen (insbesondere bei starken Blutungen und wenn Bewusstlosigkeit droht)*
- *Helm aufbewahren (nicht absetzen, um sich einen besseren Überblick zu verschaffen)*
- *Am Baum (mit Bandschlinge) oder an überworfenen Leinen bzw. dem Tuch sichern (Knoten)*
- *Verletzungen versorgen (Blutungen stoppen).*
- *Ruhe bewahren und Situation analysieren (Wo befinde ich mich?)*
- *Alle weiteren Schritte mit Bedacht ausführen (kein hektisches Kramen nach dem Handy usw. -> Gefahr des Fallenlassens)*
- *Warten! (Auch nach mehreren Stunden nicht die Geduld verlieren)*
- *Keinesfalls selbst absteigen*

Grundsätzlich gilt, wer selbst absteigt, setzt sich einer immensen, unkalkulierbaren Gefahr aus. Ein DHV-Mitglied ist automatisch bis zu 2.500 Euro für Bergungskosten versichert. Hat er die Haftpflicht-Plus abgeschlossen, erhöht sich die Deckung für Bergungskosten auf 10.000 Euro. Eine separate Bergung der Ausrüstung ist durch die Bergungskostenversicherung nicht abgedeckt.

Die **Bergung bzw. Baumrettung** wird in der Regel von erfahrenen Rettungskräften durchgeführt. In Deutschland sind dies die Bereitschaften der Bergwacht. Je nach Gelände, Zugänglichkeit und Baumhöhe kommen Baumbesteigungen mit Hilfe von Baumsteigeisen und Baumbergestangen, der Einsatz von Leitern und in Ausnahmefällen Bergungen aus der Luft in Frage. Wenn der Pilot versorgt ist, wird das Material schonend geborgen. Die Angehörigen der Bergwacht sind sich darüber im Klaren, dass Gleitschir-



Die wichtigsten Funktionen zur Notrufabsetzung per Knopfdruck: GPS-Koordinaten werden via Satellit dem Rettungsdienst übermittelt



Aufsteigen des Bergretters mit Hilfe von Baumsteigeisen zum Verunfallten

mausrüstungen sehr teuer sind. An dieser Stelle muss den deutschen Bergwachten ein großer Dank ausgesprochen werden. Sie engagieren sich ehrenamtlich und haben schon vielen Menschen das Leben und die Gesundheit gerettet. Unterstützt werden kann die Bergwacht durch Fördermitgliedschaften und direkte Spenden. Die Landesverbände bieten Ihren Fördermitgliedern individuelle Vorteile, wie bspw. kostenlose und weltweite Rückholddienste bei Unfällen (auch für Familienangehörige). Muss nur der Schirm geborgen werden, gibt es auch private professionelle Anbieter. Eine reine Schirmbergung ist immer kostenpflichtig (Kontakte am besten über Geländehalter).

Solltet ihr Zeugen einer Baumlandung werden, vermeidet das dichte Überfliegen der Unfallstelle. Unter Umständen waren schwierige Windbedingungen für den Vorfall verantwortlich, die einem selbst gefährlich werden können. Zweckmäßiger ist das genaue Lokalisieren der Unfallstelle (markante Geländemerkmale einprägen) und, wenn gefahrlos möglich, ein Abspeichern der eigenen Position im GPS. Nach unverzüglicher Landung in sicherem Gebiet ist Hilfe zu organisieren. Weiterfliegen ohne zu reagieren, wird als unterlassene Hilfeleistung gewertet. Bitte verlasst euch im Sinne des Verunfallten nicht darauf, dass sich irgendjemand anderes um die Sache kümmern wird. Entwarnung ist gegeben, wenn die Schirmkappe geborgen wird, bzw. eindeutig Helfer am Unfallort zu sehen sind. Sollte eine Baumlandung so glimpflich ablaufen, dass sie einer kontrollierten Außenlandung gleichkommt, sollte der Pilot unverzüglich seinen Gleitschirm zusammenraffen und verpacken. Dann muss die Rettungsleitstelle (112) über die glückliche Landung informiert werden, um eine unnötige Rettungsaktion auszuschließen. ▽

# Rekordflug

## Samba in Süddeutschland

Armin Harich hat eine lange Streckenflugpause eingelegt. Über zehn Jahre konzentrierte sich der Flachland-Crack der Neunziger Jahre darauf, Kites für das skywalk Label Flysurfer zu entwickeln. 2013 meldete sich der skywalk-Mitinhhaber mit beeindruckenden Flügen zurück. Am 13. April 2014 pulverisiert Armin Harich mit einem schulungstauglichen Einstiegs-Schirm den bestehenden deutschen Rekord, als er in acht Stunden über 300 Kilometer weit quer durch Süddeutschland fliegt.

TEXT ARMIN HARICH | FOTOS ARMIN HARICH/ROLF RINKLIN

Ich kann es immer noch nicht fassen. Wie lange habe ich davon geträumt! Ich war mir zwar schon lange sicher, dass 300 Kilometer mit dem Gleitschirm in Deutschland möglich sind, doch damit es bei uns so weit trägt wie in Brasilien, muss schon vieles klappen und es darf nur sehr wenig schief gehen...

### Dreieich, 10. April 2014

Ich gratuliere in Facebook unseren lokalen XC-Piloten zu ihren Flügen. Beiläufig erwähne ich, dass ich irgendwann den bestehenden Deutschlandrekord brechen möchte. Die ersten Antworten kommen prompt: „Wenn Du das mit Deinem Tequila schaffst, fange ich an zu golfen.“ Nun gut: Wenn ich etwas tue, versuche ich es konsequent zu tun. Nachdem das Streckenfliegen letztes Jahr mit unserem High-Performance EN B Chili3 so gut geklappt hat, wollte ich dieses Jahr sowieso herausfinden, was mit unserem neuen Low-Level EN B drin ist.

### Dreieich, 12. April 2014

Als ich die Wetterberichte genauer checke, besteht kein Zweifel mehr: Das Flugwetter am zweiten April-Wochenende wird gut. Eine ganz schwache Kaltfront von Norden soll höhenkonstanten 25 km/h WNW-Wind und brauchbare Cumuli bringen. Die Thermik soll in Süddeutschland schon um 11:00 Uhr auf über 1.000 m NN anspringen und bis 19:00 Uhr reichen. Eine Wetterlage, die es nicht oft gibt. Ein weiterer Flug sollte drin sein! Ich lege mir eine Route von Heidelberg nach Bayern zurecht, welche die vorhandenen Flugverbotszonen möglichst umgeht. Die 230 Kilometer von Heidelberg entfernt liegende ED-R 138 könnte ein Handicap werden. Doch ihre Obergrenze ist derzeit unter der Woche auf 3.000 MSL abgesenkt und am Wochenende ist sie laut NOTAM deaktiviert.

### Schriesheim, 13. April 2014

Am Morgen zeigt der Blick aus dem Fenster, dass sich das Wetter nochmals verbessert hat. Damit ist der Ölberg in Schriesheim der optimale Startpunkt. In 30 Minuten geht es zu Fuß die 250 Höhenmeter hinauf zu meinem Hausberg, wo sich auch heute wieder kalter Rückenwind mit überregionalem Wind und warmer Thermik von vorne abwechselt. Ein häufiges Phänomen, was das Starten aus diesem Waldloch oft nicht einfach macht.

Um 11:24 Uhr starten Rouven Köhler und ich gemeinsam bei einer guten Phase und drehen Stabi an Stabi auf. Rouven fliegt erst seit vier Jahren, doch in letzter Zeit hat er mich ab und zu ganz schön stehen lassen. Auch heute pusht er mich und hilft mir bei der Thermiksuche. Noch ist es schön ruhig in der Luft, die thermische Durchmischung beginnt erst langsam. Wie vorhergesagt, ist der Windgradient gering. Die Bärte ziehen in einem Stück von unten nach oben durch. Das wird ein guter Tag!



Armin Harich am Start. Der Ölberg ist einer seiner Hausberge im deutschen Flachland.



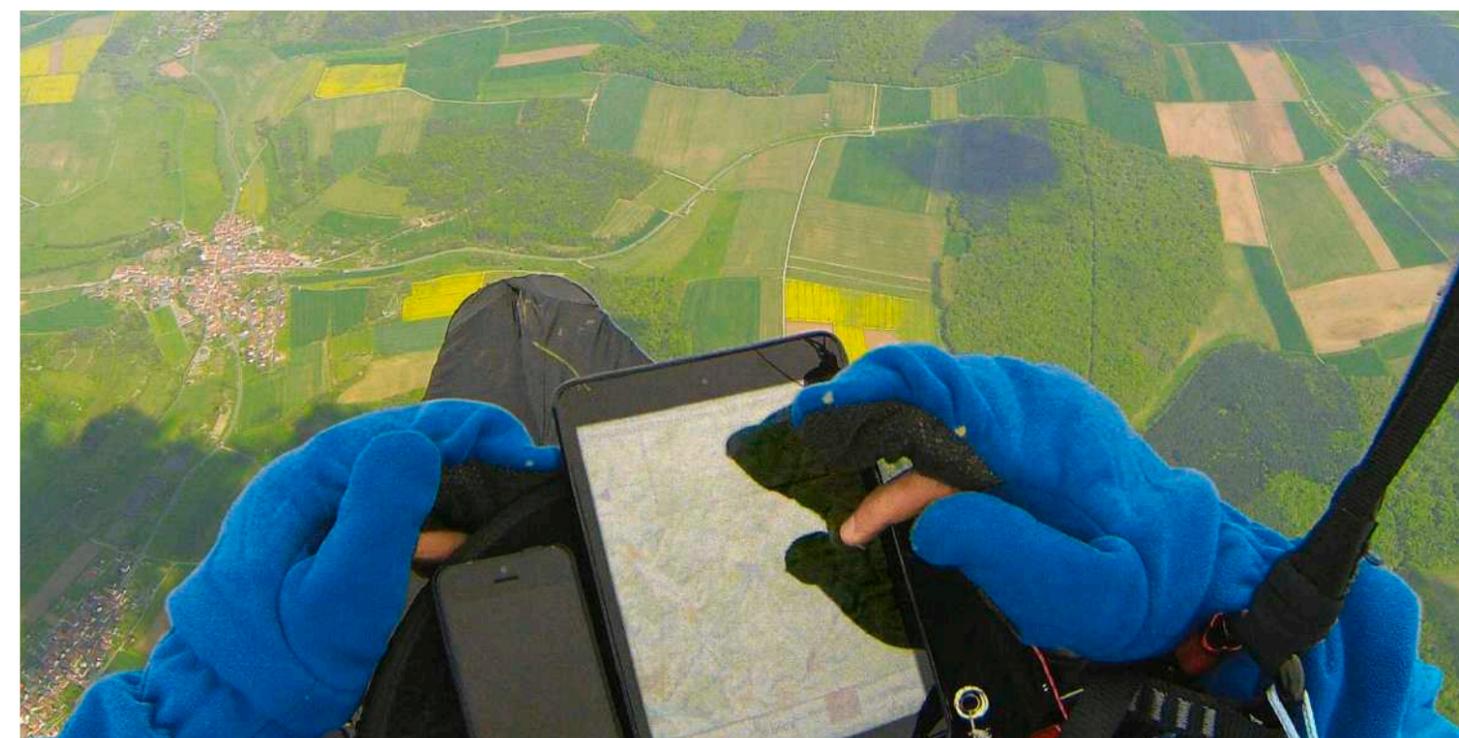
Über dem Ölberg: Die Schneise bei Heidelberg ermöglicht einen relativ zuverlässigen Start in die Thermik

### 11:40 Uhr, an der Basis

Der NNW-Wind schiebt uns schon beim Aufdrehen nach Osten. Rouven und ich verständigen uns mit Handzeichen und Zurufen, noch etwas abzuwarten und nicht schon mit den ersten Thermikbläschen und geringer Arbeitshöhe in den Odenwald einzufliegen. Doch während Rouven lässig über dem Ölberg aufdreht, muss ich mich erstmal draußen wieder mühsam hocharbeiten. Ich bin spät dran. Doch zum Glück ist die Ostroute heute endlich mal so, wie ich es mir schon immer wünsche. Unter den Wolken geht es flott dahin. Geistig verbinde ich die Sonnenhänge mit dem Windversatz zu den Wolken, um die beste Linie zu finden und die besten Bärte anzufliegen. Ich halte mich nicht mit Nullschiebern auf und gleite zwischen Wolkenfetzen, Warmluftpostern und Abrisskanten von Wolke zu Wolke. Rouven hatte sich leider inzwischen versenkt.

### 12:35 Uhr, über dem Neckar

Weil es am Rand des Odenwald-Hochplateaus oft etwas schlechter geht, drehe ich vor der Neckarquerung konsequent zur Basis auf. Bingo! Östlich des Neckars fliege ich in einen 3-4 Meter-Bart ein - den stärksten des Tages, was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht weiß. Doch wenn es nicht stark hochgeht, geht es auch nicht so stark runter. Ich konzentriere mich ▶



### Einfach der Hammer ...

Auf Strecke: Einmal pro Stunde kontrolliert Armin Harich Route, Kurs und wichtige Flugdaten mit seiner Flugelektronik. Ein Blick aufs iPad gibt ihm alle wichtigen Informationen.

► darauf, optimale Linien zu erwischen und immer in den oberen 70 bis 90 % der zur Verfügung stehenden Arbeitshöhe zu bleiben. Immer wieder kann ich Segelflieger erspähen und sie als Thermikanzeiger nutzen. Ihre Position zwischen Wolken- und Bodenbild hilft mir ungemein, die Linien mit gutem Steigen zu treffen.

### 14:00 Uhr, bei Niederstetten

Ich liebe diese Tage, an denen es möglich ist, mit einem Gleitschirm ein wenig so dahinzugleiten wie mit einem Segelflugzeug. Dank der guten Arbeitshöhe nehme ich leichtes Steigen nur noch im Delfinstil mit. Wenn es nicht trägt, fliege ich – frei nach McCready – mit der ersten Stufe auf Halbgas. Komme ich in stärkeres Sinken und die Gleitzahl fällt unter 6, fliege ich Vollgas. Sehe ich sicher erreichbares gutes Steigen, trete ich ebenfalls voll ins Gas. Um den Tequila auf gerader Flugbahn im optimalen Anstellwinkel zu halten, stabilisiere ich den Schirm über den Beschleuniger und mit den C-Gurten, seitliche Entlastungen fange ich mit dem Gurtzeug ab. Die Bremse setze ich nur ein, wenn es mit mehr als einem halben Meter anzieht. Es ist wirklich verblüffend, wie flach die Polare der neuesten Generation dieser Schirmklasse ist, auch beim beschleunigten Gleiten. Der Tag entwickelt sich optimal. Immer wieder reihen sich zwei bis vier Wolken hintereinander. Die Wolken-schattengrenze liegt als Bodenthermik-Auslösequelle recht direkt unter den Wolken. Meist kann ich schon vor der ersten Wolke aufdrehen und der Straße ohne Kreis folgen. Weil die letzte Wolke einer solchen Reihung meist deutlich schlechter trägt, mache ich nach Möglichkeit unter der vorletzten Wolke in gutem Steigen Basis, um keine Zeit mit schwachem Steigen zu verlieren, wenn ein größerer Sprung ansteht.

Die FreeFlight App auf meinem iPad zeigt nun 20-22 km/h Rückenwind aus West. Der Wind könnte nach meinem Geschmack ruhig etwas stärker sein. Ich halte leicht nach Süden vor, da ich auf diesem Kurs ein etwas besseres Wolkenbild sehe. Langsam treibe ich auf den Militärflugplatz Niederstetten zu. Per Funk erreiche ich die Info-Stelle. Willkommen in Bayern! Ein Mann mit kräftigem Dialekt bestätigt mir, dass der Flugplatz wie erwartet nicht aktiv ist – auf Englisch hätte ich ihn wohl besser verstanden...

### 15:00 Uhr, über der A7

Hinter der A7 Ulm-Würzburg taucht auf dem Farbdisplay der Altmühlsee auf. Dort war ich in meiner Anfangszeit öfter beim Kitesurfen. Leider führt keine Wolkenstraße zum Altmühl- und dem östlich gelegenen Brombachsee, und so folge ich der leicht nach Süden abknickenden Route des einfachsten Obenbleibens. Einmal pro Stunde schiele ich beim Gleiten auf meinen Tacho, der die DHV-XC Kilometer inklusive drei Wenden mitrechnet und schätze grob ab, was noch so drin sein könnte. Mittlerweile bin ich rund 150 Kilometer unterwegs, 200 sollten heute möglich sein.



## Rekord geknackt

Auf Rekordkurs: Der 13. April 2014 entpuppt sich als Hammertag. Dank der guten Arbeitshöhe nimmt Armin Harich leichtes Steigen nur noch im Delfinstil mit. Wenn es nicht trägt, fliegt er Halbgas. Kommt er in stärkeres Sinken und die Gleitzahl fällt unter 6, fliegt er Vollgas.

### 17:00 Uhr, XC-Gelände Böhming

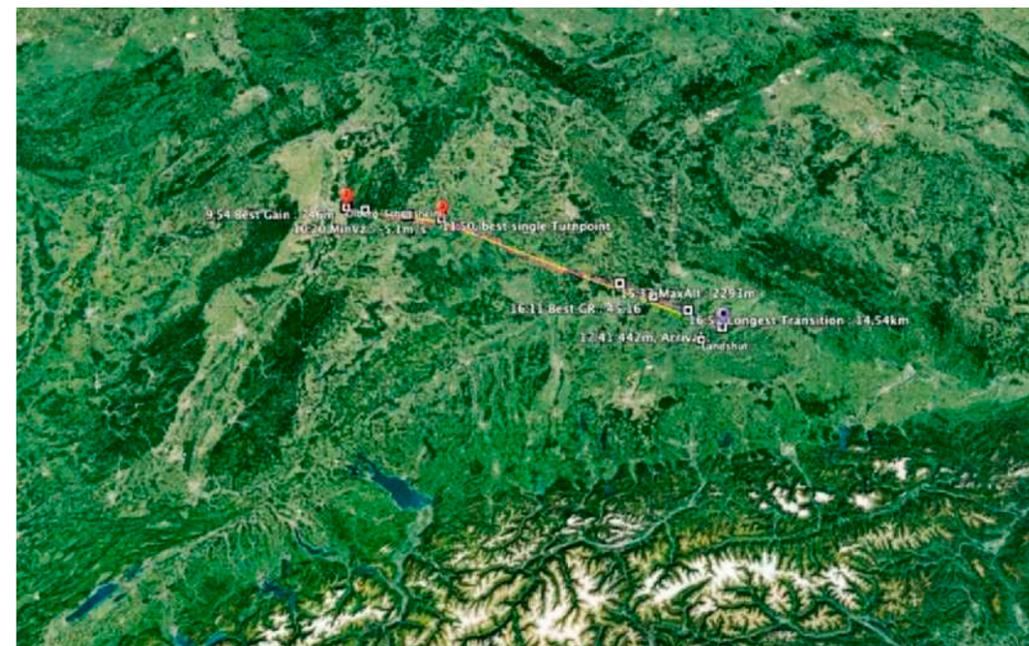
Ich erkenne die A9 München-Nürnberg und den XC-Startplatz Böhming, von dem schon mehrere Piloten zu uns in den Odenwald geflogen sind. Klasse, dass ich mal zu ihnen runter fliegen darf. Der Tag müsste noch zwei Stunden Thermik bringen. Da könnte ich doch versuchen, tatsächlich Erwin Aurers 281 Kilometer-Marke aus dem Jahr 2008 zu toppen... Das wird sicher eine ganz harte Nuss. Aber ich hatte mir vorgenommen, den Tag bis zum Ende zu nutzen und werde nun einfach schauen, was er noch bringt. Langsam bricht das Ende der Thermikzeit an. Ich schalte meinen Suchmodus konsequent um. Wälder und Ortschaften geben nun ihre Tageswärme ab. Ich versuche so hoch wie möglich zu bleiben und jedes Steigen bis zum Ende

### Profi-Tipps

**Wetter:** Für die Flugplanung nutzt Armin Harich die Portale [www.wetter-jetzt.de](http://www.wetter-jetzt.de) und [DWD Tophtherm](http://DWD.Tophtherm). Bei [wetter-jetzt.de](http://wetter-jetzt.de) sieht man schon 6 Tage im Voraus, ob sich gute Tage ankündigen. Bei [Tophtherm](http://Tophtherm) sieht man das Wolkenbild noch genauer.

**Hard- und Software:** Armin Harich fliegt mit einem iPad und der [Freeflight](http://Freeflight) App. Für die Akustik nutzt er ein Solario mit selbst gebauter TEK Düse.

Armin Harich sammelt seine ganzen Tipps zum Flachlandfliegen auf einer Seite. Sehr sehenswert: [Skywalk.info/Flachlandfliegen](http://Skywalk.info/Flachlandfliegen)



303 Kilometer von West nach Ost. Bereits bei der Planung hat Armin Harich Flugverbotszonen berücksichtigt

mitzunehmen. Meine Flugroute über die Wälder wird mit vermindertem Sinken belohnt. Thermik ist natürlich keine mehr zu finden, doch immer wieder kann ich in Nullschiebern sogar leichtes Steigen mitnehmen, bevor ich um 18:40 Uhr final ins Blaue gleite. Am Horizont geht bereits die Sonne unter und ich genieße die letzten Minuten. Mein Ziel ist, so nah wie möglich an Dingolfing heranzukommen. Der Ort ist groß genug und sollte eine gute Bahnanbindung haben.

### 19:00 Uhr, offizielles Thermikende

Doch was ist das? Bekomme ich tatsächlich noch einen Nullschieber geschenkt? Ob es auch im Flachland richtige Umkehrthermik gibt? Das Unfassbare passiert. Ich beiße mich über dem Isartal fest und quetsche stellenweise sogar noch mal richtiges Steigen aus der Luft heraus. Inzwischen habe ich die 280 Kilometer-Marke geknackt. 290, 293, 295... Bei Kilometer 299 bin ich noch 30 Meter hoch. Überglücklich drehe ich um 20 vor 8 Uhr in einer Waldschneise zur Landung ab. Ob es für die 300 gereicht hat? Egal.

### 19:40 Uhr, nahe Dingolfing

Ich packe hurtig ein, um noch vor Einbruch der Dunkelheit den Bahnhof zu erreichen. Auf der Schnellstraße brausen die Autos mit 120 km/h an mir vorbei und es wird dunkel. Selbst das Shuttle Bunny XC-Set hilft mir nun nicht mehr weiter. Ein Auto probiere ich noch. Und tatsächlich. Der freundliche Fahrer dreht auf dem Weg zum Bahnhof sogar noch eine Runde durch den Drive-in. Per ICE geht es über München nach Frankfurt und dann per Taxi nach Hause. Kurz vor sechs Uhr morgens liege ich überglücklich im Bett. Um 8:30 Uhr sitze ich übermüdet in meinem ersten Telefonmeeting. Egal. Was ein Tag! Samba kann man eben auch in Süddeutschland tanzen ;-)

### Hochleister contra Einsteigerschirm

DHV: Bei Deinem Flug warst Du mit einem Tequila4 unterwegs, also einem schulungstauglichen EN B. Wärest Du mit einem Hochleister weiter gekommen?



■ Armin: Ich teste gerne Prototypen und fliege auch gerne mal eine Rennsemmel. Die Gleitleistung der heutigen Top-Wettkampfschirme ist wirklich imposant. Wie die Einsteiger-Schirme nachgezogen haben, ist aber auch sehr beeindruckend. Wohlfühlfaktor inklusive. Natürlich habe ich mich beim Testen mehrmals gefragt, ob ich mit so einem Wettkampfschirm mehr Spaß hätte. Die Antwort ist ein klares Nein. Weiter könnte ich mit meinem jetzigen Trainingsstand mit einem Hochleister vielleicht schon fliegen. Ich will die Zeit in der Luft aber vor allem genießen. Das ist das Wichtigste.

Anzeige

## Motorschirmfliegen im Harz

FRESH BREEZE

NIRVANA

MIDI PLANE

FTR

Rucksackmotor

Doppelsitzer

Trike

Fliegen ist geil!

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

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

# Volare

Auf der Suche nach Sardinien's rauhen Flugbergen

TEXT UND FOTOS SEBASTIAN VOSS

Die zweitgrößte Insel im Mittelmeer hat eine wundervolle zerklüftete Felsenküste und weiße Strände in malerischen Buchten mit kristallklarem Wasser. Sie aus der Luft zu sehen, wird dem Gleitschirmflieger nicht einfach gemacht, für Drachensflieger sieht es noch schlechter aus.

Ein paar Hände voll Startplätze gibt es auf der Insel, die meisten sind schwer zugänglich, kaum gepflegt und schwer zu finden. Wer sich auf die Suche nach den dazu gehörigen Landeplätzen macht, sucht Windsäcke vergeblich, oft ist die Wiese des Dorfes mit dem höchsten und struppigstem Bewuchs diejenige, auf der gelandet werden soll. Die lokale Fliegerszene ist klein, sich einer ortskundigen Gruppe anschließen ist daher auch keine einfache Option. Bleibt also eigentlich nur eine Reise mit einem erfahrenen Fluglehrer, der schon mehrfach auf der Insel war, sie lieben gelernt hat und wissen sollte, wo es geht. Eki Maute von der Flugschule Achensee ist so ein Mann. Seit einem Vierteljahrhundert hängt er unterm Schirm, hat die Gleitwinkel von 1:Stein der Anfangszeit und die riskanten Hochleister überlebt und liebt heute vor allem die entspannten Flüge in spektakulärer Landschaft, die kleinen Soaringkanten, wo es eigentlich gar nicht fliegt – und Cordula, ebenfalls Fluglehrerin, mit der er immer wieder Gruppen nach Sardinien führt.

Eki bringt es auf den Punkt: Wer nach Sardinien fährt, um lange Streckenflüge oder große Dreiecke zu fliegen, sollte besser gleich zuhause bleiben. Sardinien ist ein Soaring-Paradies – wenn man es kann. Lange zerklüftete Felskanten mit spärlichen Landeflächen und die spektakuläre Küstenlinie mit noch weniger Landemöglichkeiten setzen viel Sicherheit mit dem Schirm voraus, zumal bereits im Frühjahr die Temperaturen gegen Mittag stark ansteigen und heftige Thermik produzieren. Eine ungeplante Außenlandung ist auf Sardinien oft schmerzhaft. Wo keine Felsenase steht, wächst mit Sicherheit stacheliger Ginster oder harte Macchia.



Der Monte San Padre taugt sowohl für schöne Sonnenuntergangsabgleiter als auch für Streckenflüge.



Wer nicht fliegt, kann wenigstens den Startplatz pflegen.



Start frei für einen entspannten Soaringflug entlang der Westküste

Wer lieber noch Sicherheit im Umgang mit dem Schirm tanken will, sollte zum Groundhandling an einen der langen Sandstrände gehen. Selbst in der Hochsaison findet sich immer ein Eckchen, wo man im laminaren Seewind spielen kann.

Besonders lange und breite Sandstrände findet man in Süd-Sardinien und rund um Cagliari, Villasimius, Chia, Pula und Costa Rei, an der Ostküste bei Barisardo, Cardedu und Tortoli, rund um Orosei, Siniscola sowie rund um San Teodoro und im Westen entlang der Costa Verde. Kleine, von Granitfelsen umgebene Sandbuchten findet man an der Costa Smeralda. Wo ein Strand ist, sind auch Unterkünfte nicht weit. Außerhalb der Hauptreisezeit zwischen Mai und Oktober muss meist nicht reserviert werden.

Gut, wenn man außer dem Schirm noch andere Möglichkeiten hat, die Insel zu genießen und zu entdecken. Eki und Cordula reisen mit dem Motorrad an und führen gern auch eine kleine Gruppe von der Flugschule bis zur Unterkunft an der sardischen Westküste. Mit dem Bike lassen sich die kurvenreichen Sträßchen der Insel am besten erkunden. Gute Fahrtechnik vorausgesetzt, kommt man auf zwei Rädern an Startplätze, die mit dem Flugschulbus oder PKW kaum erreichbar sind. Eine Leichtausrüstung mit Bergsteigerschirm und Wendegurtzeug ist eine gute Idee. Liegegurt und Hochleister können zuhause bleiben.

Die Fluggebiete der Insel liegen recht weit auseinander, der Wind kann sich schnell und besonders für den Ortsunkundigen schwer berechenbar ändern. Flexibilität ist oberstes Gebot. Anstatt sich für die gesamte Dauer des Aufenthalts an ein Quartier zu binden, sollte man es machen wie die Surfer und Kiter, die Sardinien schon seit Jahrzehnten wegen seiner tollen Spots schätzen: Mit dem Wohnmobil anreisen und dem Wind und der Thermik hinterherfahren. Aber Vorsicht in den sardischen Kleinstädten und Dörfern: Die engen Kopfsteinpflastergassen sehen malerisch aus, aber wer sich einmal mit dem

Travel & Training auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Neben der Flugschule Achensee reisen auch andere Flugschulen nach Italien und Sardinien.



## Allgemeine Infos

Sardinien hat drei internationale Flughäfen (Cagliari, Olbia und Alghero). An allen Flughäfen können Mietwagen gebucht werden. Fährverbindungen gibt es vom italienischen und französischen Festland und von Korsika.

Für Fluggebiete: [paragliding365.com](http://paragliding365.com) oder [paraglidingearth.com](http://paraglidingearth.com)

Erwähnte Fluggebiete:

Alghero/Speranza, 452 Meter

Startplatz: 40.507778, 8.383611

Landeplatz: 40.496264, 8.370464

Macomer Bortigali Monte San Padre, 1.007 Meter

Startplatz 40.296683, 8.841037

Landeplatz 40.276286, 8.843971

Erwähnte Unterkunft:

Lido Chelo Appartements und Restaurant

Lungomare Mediterraneo - 08013 Bosa Marina

Tel (+39) 0785 373804 fax (+39) 0783 324008

[www.lidochelo.it](http://www.lidochelo.it)

WoMo in einer der immer enger werdenden Berggassen verkeilt hat, wird beim nächsten Mal lieber zu Fuß gehen oder aufs Rad steigen, das auf dem Fahrradträger dabei sein sollte.

Öffentliche Verkehrsmittel: Fehlanzeige. Trampen scheidet angesichts der Verkehrsdichte ebenfalls aus. Wer mit dem Flieger einschwebt, sollte sich also spätestens am Flughafen um einen Mietwagen kümmern.

Wer gut fliegen will, muss auch gut essen. Daran sollte es auf Sardinien nicht scheitern: Nirgendwo auf der Insel muss man lange nach leckerem frischem Fisch, Oliven, exzellentem Käse und Wein suchen. Der bekannteste sardische Wein ist der kräftige rote Cannonau und der weiße Vermentino, ein optimaler leichter und frischer Sommerwein.

Sardinien ist eine der ärmsten Regionen Italiens, die Küche sicher die einfachste des Landes. Brot und Käse sind Grundnahrungsmittel, Fleisch ist

Mit genug Höhe kann man bei Speranza über das Mittelmeer fliegen - am Strand wartet das Landebier.

Luxus. Eine Spezialität ist das carta-di-musica-Brot, das hauchdünn wie die Blätter eines alten Notenblatts gebacken wird. Fleisch wird typischer Weise gegrillt oder gebraten und mit Kräutern kräftig gewürzt. Auch zum Fleisch sind Schafs- und Ziegenkäse häufige Beilagen.

Gutes Essen, guter Wein: Das sind für Eki Maute die Highlights seiner jährlichen Sardinien-Tour. Quartier bezogen wird ganz weit im Westen in Bosa Marina, direkt am Strand, der schon vor dem Frühstücks-Cappuccino zum Groundhandling genutzt wird.

Zwei empfehlenswerte Fluggebiete sind von Bosa gut erreichbar: Gut 1.000 Meter erhebt sich der Monte San Padre über den Ort Bortigali. An der Spitze einer 50 Kilometer langen Bergkette gelegen, erlaubt er bei SO- bis SW-Wind schöne Streckenflüge. Gestartet wird oberhalb einer steilen Felskante, an der man auch einige Stunden soaren kann. Aber Vorsicht: Mit zunehmender Aufheizung des Talkessels wird es hier thermisch überaus turbulent. Der Landeplatz in einem kleinen Industriegebiet bei Macomer ist aber schnell erreicht, wenn es zu ungemütlich wird.

Nach Bosa Marina zurückfliegen kann man bei entsprechender Basishöhe von einem Startplatz mit Westausrichtung oberhalb des schönen Strandes von Speranza. Auch hier wird es in der Mittagshitze sehr turbulent, wenn der Westwind vom Meer die Ablösungen den Hang hoch schiebt und die Felsen sich aufheizen. Wer nicht wegfliegen will, kann auf den großen Weiden top-landen oder direkt oberhalb des Strandes landen und am Meer das Landebier genießen.

Wenn dann die Sonne nach einem schönen Flug im Mittelmeer versinkt, ist Sardinien die schönste Fliegerinsel der Welt. ◀

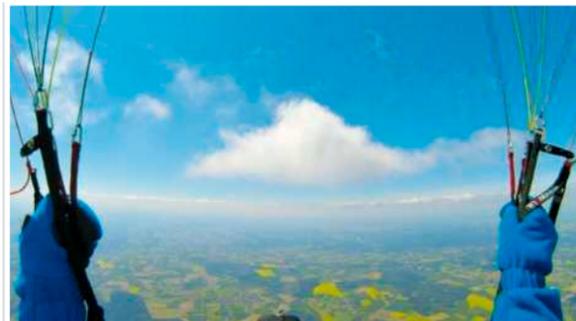
# DHV Regional - für jeden was

Unterhaltsame und informative Vortragsreihe

in 5 verschiedenen Regionen Deutschlands



Armin Harich  
Rekordflug 2014 im Flachland: 302 km



**Armin Harich: Tipps zum Streckenfliegen im Flachland**



**Neues aus den Regionen**  
Geländereferent Björn Klaassen berichtet über Gelände, Luftraum und Fluggebiete



**Video-Highlights 2014**  
DHV-Vorstand Charlie Jöst zeigt unseren Sport von der schönsten Seite, spannend, lehrreich und einfach schön.



**Sicherheit und Technik**  
Die Safety-Class ist die Antwort des DHV auf die geringere Aussagekraft der Musterprüfungen von Gleitschirmen. Sicherheitsreferent Karl Slezak berichtet.



Karl Slezak

Im Anschluss findet die Regionalversammlung statt, mit Diskussion regionaler Themen und Wahl der Delegierten zur DHV-Jahrestagung.

## Einladung Regionalversammlung

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11.09. des jeweiligen Jahres. Mitglieder, die im Ausland wohnen, haben die Möglichkeit die Regionalversammlung in der Region ihrer Wahl zu besuchen. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen (Vollmachtsformular hier im Heft oder auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter DHV und DHV-Versammlungen). Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. **Bitte den DHV Mitgliedsausweis mitbringen.**

### Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2013 (veröffentlicht im Info 185)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Regionale Themen
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 22. November 2014
6. Wahl des Regionalbeirats in die DHV-Kommission
7. Sonstige Anträge

**Stimmkartenausgabe**  
von 12:30 Uhr bis 13:30 Uhr  
Vollmacht-Vordruck auf Seite 7 oder als Download unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de).  
Die Vormittagsrunde für Vereinsvorstände findet bei allen Regionalversammlungen wieder ab 10:00 Uhr statt.

## Termine

**Regionalversammlung Ost** (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)  
**5. Oktober 2014**  
Alter Elbehof, Werdau Nr. 12, 04860 Torgau  
Ausrichter: Luftsportverein Torgau-Beilrode e.V.  
ca. 13 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Nord** (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)  
**11. Oktober 2014**  
Hochschule Bremen, Zentrum für Medien- und Informationstechnologie, Raum 409, Flughafenallee 10, 28199 Bremen, Ausrichter: GSC Weser und DFC Weser e.V.  
ca. 11 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Mitte** (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)  
**12. Oktober 2014**  
Wadrilltalhalle, Talstraße, 66687 Wadrill  
Ausrichter: Drachenflugclub Saar e.V.  
ca. 50 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Südwest** (Baden-Württemberg)  
**18. Oktober 2014**  
Katholisches Pfarrzentrum Elzach, Kirchplatz 6, 79215 Elzach  
Ausrichter: Elztalflieger e.V.  
ca. 46 Delegierte zu wählen

**Regionalversammlung Südost** (Bayern)  
**19. Oktober 2014**  
Stadthalle Grafing, Jahnstraße 13, 85567 Grafing, Ausrichter: DHV  
ca. 55 Delegierte zu wählen

Beginn  
13:30 Uhr



Startplatz Kircherl am Wallberg

# DHV-Jahrestagung 2014



Mit der Seilbahn geht es nach oben



Ansicht Malerwinkel



Seeforum Rottach-Egern

**Für Delegierte**

**Samstag, 22. November 2014  
Beginn: 13:00 Uhr**

Seeforum, Nördliche Hauptstraße 35,  
83700 Rottach-Egern

### Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2013 (veröff. im DHV-Info 185)
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des stellvertr. Vorsitzenden und des Technikvorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Anträge
9. Wirtschaftsplan für 2015
10. Ausrichter der Jahrestagung 2015

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

# Einladung an alle!

# XC-Sportlertag

**Für alle Mitglieder**

**Sonntag, 23. November 2014  
Beginn: 10:00 Uhr**

im Seeforum Rottach-Egern  
Nördliche Hauptstraße 35 - 83700 Rottach-Egern

**Großer DHV XC Event**  
mit Siegerehrung

**Erstklassige Filmbeiträge, Vorträge,  
Siegerehrungen...**

# Gleitschirmfliegen - Sport, Lebenseinstellung oder Sinnsuche?

Fliegen kann man auf viele Arten: Aus Spaß, zur Selbsterfahrung, zum Abschalten, um anzugeben, um sich mit anderen zu messen. Die wenigsten Piloten sind sich bewusst, warum sie fliegen. Kaum einer versteht sich auf die Kunst, bewusst abzuwechseln: heute aus Spaß, morgen um Punkte zu sammeln, übermorgen zur Entspannung. In diesem Beitrag möchte ich ein paar Ideen und Übungen ansprechen, um das Fliegen besser zu genießen.

TEXT UND FOTO MICHAEL NESLER

## Die Frage nach dem Warum

Oft werden wir von Nichtfliegern gefragt, warum wir fliegen. In ihren Augen ist Gleitschirmfliegen nur ein unnötiger Risikosport. Darauf zu antworten, fällt den meisten von uns aus dem Stegreif schwer, da müssen wir schon angestrengt nachdenken. Selbst dann findet sich so schnell keine plausible Erklärung dafür. Klar, die üblichen Floskeln vom Menschheitstraum, die Welt von oben sehen, Abstand gewinnen und Ähnliches schaffen uns Zeit, darüber nachzudenken. So richtig überzeugen uns diese Theorien jedoch meistens nicht.

Das Thema wird selbst unter Piloten nur ungerne und wenig diskutiert. Das kann durchaus daran liegen, dass Gespräche über Sinn und Unsinn einer Sache auf Verstandesebene erörtert werden. Genau auf dieser Ebene kommt man als Gleitschirmflieger leicht in Erklärungsnot: Die gesamte Freizeit ins Fliegen investieren, alte Freunde versetzen, die Partnerschaft vernachlässigen, sein Geld in Flugausrüstung und Reisen stecken, alles nur für ein paar Minuten, bestenfalls Stunden, in der Luft?

Ganz nüchtern betrachtet bringt uns Gleitschirmfliegen vor allem eines: Wir begeben uns in eine Randgruppe der Gesellschaft. Jene, die sich durch Mut, Abenteuerlust, Selbstverantwortung und Naturverbundenheit auszeichnet. Damit verbessern wir unseren sozialen Status. Das ist den meisten von uns auch bewusst, reden möchten wir darüber natürlich nicht.

Für viele war das der ursprüngliche Antrieb,

fliegen zu lernen. Darüber zu reden macht keinen Spaß. Allerdings verändert Gleitschirmfliegen wie kaum eine andere Sportart unser Wesen und unsere Wahrnehmung, meist, ohne dass wir das bewusst erkennen.

Mit zunehmender Flugerfahrung ändert sich auch die Motivation: Vom Flugfieber erfasst, wird die soziale Wertschätzung unwichtiger, Selbsterfahrung und persönliche Herausforderungen werden interessanter.

Um zu verstehen, warum wir vom Fliegen so besessen sind, sollten wir uns mit folgenden Gedanken beschäftigen:

## Mut und Angst

Wie bei kaum einer anderen Sportart werden wir beim Gleitschirmfliegen mit offensichtlichen Gefahren konfrontiert: Die Angst vorm Fallen, vor einem Absturz, die Kontrolle zu verlieren, Fehlentscheidungen zu treffen. Wir lernen dabei, dass Mut nicht die Abwesenheit von Angst ist, sondern die Fähigkeit, bewusst zu analysieren und besonnen zu entscheiden.

Selbstverantwortung übernehmen

Nach dem Abheben sind wir ganz alleine für uns verantwortlich. War da in der Flugausbildung noch der Fluglehrer am Funkgerät, sind wir, einmal flügge geworden, in der Luft auf uns selbst gestellt. Die Versuchung, die Folgen von Fehlentscheidungen auf Wind, Wetter und Material abzuschreiben, ist zwar in unserer Szene allgegenwärtig, aber letztlich liegt unser Wohl ausschließlich in unserer Hand. Denn wir selbst

haben beschlossen zu starten, wir entschieden uns für diesen Gleitschirm, dieses Gurtzeug.

Selbstverantwortung zu übernehmen und damit Erfolg zu haben, verändert uns. Nicht nur im Flug, sondern auch im Alltag.

## Fliegen

Der Menschheitstraum, na klar! Es ist auch nach vielen Jahren immer noch faszinierend, die Welt von oben zu sehen, mit den Vögeln zu fliegen, mit dem Wind zu spielen. Der direkte Kontakt mit der Luft und das absolut minimalistische Fluggerät erstaunen uns jedes Mal wieder. Mit weniger Aufwand ist echtes Fliegen bis heute nicht machbar.

## Erfolg

Von den ersten Sprüngen am Übungshang bis zu den beeindruckenden Überlandflügen ist es ein weiter Weg. Aber nicht so weit, dass wir die Lust am Lernen verlieren, weil der Erfolg auf sich warten lässt. Wer sich nicht von Punkten und Angebern blenden lässt, wird feststellen, dass er in jedem Flug etwas dazugelernt hat und sich ständig verbessert.

Das Schöne am Gleitschirmfliegen ist, dass es immer etwas geben wird, was man noch lernen kann. Man kommt zwar der Perfektion immer näher, ganz erreichen wird man sie nie, dazu ist diese Art, sich in der Luft zu bewegen zu vielfältig.

Auch das erfolgreiche Bewältigen von Extremsituationen ist ein großer Erfolg.

## Grenzen verschieben

Es waren die Pioniere, die unsere Zivilisation begründet haben. Ohne sie würden wir wohl noch am Feuer sitzen und verträumt den Vögeln beim Fliegen zusehen.

Beim Fliegen kann man wunderbar mit Grenzen spielen: Vorsichtig ein paar Schritte über das Übliche hinausgehen, neue Gegenden erkunden, gewagte Manöver erlernen, schwierigere Schirme beherrschen. Die Möglichkeiten sind unbegrenzt. Die Kunst dabei ist es, die Schritte so groß zu wählen, dass man genügend Zeit hat, sich die dafür nötigen Fähigkeiten anzueignen.

Geht man mit der Grenzverschiebung zu schnell vor, wird's gefährlich und kann auch tödlich ausgehen. Aber das war schon immer das Los allzu wagemutiger Pioniere.

## Die Herausforderung mit anderen

Irgendwann interessiert es jeden: Wie gut bin ich? Zu Beginn messen wir uns unauffällig mit den Vorbildern beim Kurbeln im Hausbart, aber schon bald wollen wir es im Wettkampf, im DHV-XC, im Kunstflug oder bei den X-Alps ganz genau wissen. In Friedenszeiten war Sport schon immer eine wirkungsvolle Möglichkeit, seinen sozialen Status zu verbessern. In den Zeiten von Internet mit seinen Online-Contest Foren, Youtube-Videos und Facebook-Likes kann jeder einen, wenn auch kurzlebigen, Erfolg genießen.

## Sinneserweiterung

Piloten, die aufmerksam an ihrer Flugtechnik feilen, merken schnell, dass es nicht nur um die vollendete Motorik geht. Sie beginnen, ihre Sinne zu schulen, um sich besser im Raum orientieren zu können. Sie werden sensibel für Gerüche, Temperaturveränderungen, feinste Bewegungen, Geräusche und Intuition.

## Bewusstseinerweiterung

Es gibt wohl zwei wichtige Arten der Bewusstseinerweiterung: die Wahrnehmungsveränderung während Extremsituationen und den sogenannten Flow.

Bei ersterer erleben wir manchmal eine extreme Dehnung des Zeitgefühls, die Abwesenheit von Angst und die volle Konzentration auf die Gegenwart.

Beim Flow hingegen setzt unser Denken für eine Weile aus, wir sind sozusagen vollautomatisch unterwegs. Dieser Zustand ist das Ziel aller Meditationen, zumeist mit großer Anstrengung und Aufwand verbunden. Beim Gleitschirmfliegen kann uns das ganz plötzlich, ohne Anstrengung, einfach mal so überkommen. Anfangs wird es uns noch erschrecken, aber schon bald lernen wir, diesen Zustand zuzulassen und zu genießen.

All diese Dinge, und wahrscheinlich noch viele mehr, dürften der Grund sein, warum wir vom Fliegen so schnell süchtig werden.

Eine Antwort auf die anfangs gestellte Frage könnte folgende sein: Gleitschirmfliegen ist eine wundervolle Spielwiese für alle, die sich mit Selbsterfahrung, mentaler und motorischer Entfaltung in einer Umgebung beschäftigen wollen, welche uns vom Boden der vermeintlichen Tatsachen abhebt.

### Die Kunst der Abwechslung

Ich kenne viele Piloten, die nach 25 Jahren Fliegen noch immer mit derselben Begeisterung am

Start stehen. Aber auch Piloten, denen das Fliegen schon nach wenigen Monaten oder Jahren zu langweilig geworden ist.

Wer seine ganze Energie und Zeit dafür verwendet, im DHV-XC an der Spitze zu stehen, im PWC zu gewinnen, Kunstflug-Weltmeister zu werden, wird, auch wenn er noch so gut ist, erkennen, dass jeder öffentliche Erfolg ein Ablaufdatum hat. Es wird immer einen geben, der irgendwann besser ist. Für viele ist diese Erkenntnis so niederschmetternd, dass sie den Sport an den Nagel hängen. Auf ihrer Jagd nach Erfolg haben sie ganz vergessen, dass das Fliegen einfach nur schön sein kann, und Momente des inneren Wachstums ermöglicht.

Die Kunst ist es, sich vielfältige Ziele zu setzen, sich nicht nur auf Kilometer und Punkte zu konzentrieren:

► Einfach mal drauflos zu fliegen, um neue Gebiete zu erkunden, fernab der üblichen Rennstrecken.

► Eine Route zu fliegen, die Fantasie, Tüfteln und Ausdauer erfordert. Die noch nie einer geschafft hat.

► Biwakfliegen. Den Gleitschirm als echtes Transportmittel verwenden. Entweder puristisch, nur zu Fuß und im Freien übernachten oder als entspannte Variante, wenn möglich Verkehrsmittel nutzen und in Pensionen schlafen. Hauptsache, die Reise genießen.

► Sich bewusst mit der Flugtechnik zu beschäftigen: Üben über Wasser, Experimentieren mit Querneigung, Bremsen und Gewichtsverlagerung.

► Seine Polare erfliegen. Freestyle Manöver erlernen. Für Streckenflieger ist ein Jahr intensives Freestyle-Training eine Bereicherung, sie erlernen dabei die totale Kontrolle über ihr Gerät.

► Sich ganz der Sinneswahrnehmung widmen: Welche Gerüche begegnen mir im Flug? Was sagen mir die Geräusche der Luft und meines Schirmes? Wie gut gelingt es mir, mit geschlossenen Augen Richtungsänderungen wahrzunehmen? Kann ich steigende Luftmassen anhand des Temperaturanstieges früher als mein Variometer erkennen?

► Sich bewusst und vorsichtig mit einem schwieriger zu fliegenden Gleitschirm zu beschäftigen. Leider ist es inzwischen üblich, sich einfach ein höher klassifiziertes Gerät zu kaufen und damit sofort dort weiter zu machen, wo man mit dem alten aufgehört hat. Kaum einer nimmt sich die Zeit, den neuen Schirm in kleinen,

bewussten Schritten kennen zu lernen, sich auf ihn einzulassen, seine Eigenheiten zu entdecken und lieben zu lernen.

► Begegnungen suchen: Manchmal fliegen Greifvögel über längere Zeit mit uns. Von ihnen als Begleiter akzeptiert zu werden, ist ein einmaliges Erlebnis.

► Im Team fliegen: Einer fliegt voraus, der andere sichert die Thermik. Gemeinsam lassen sich Strecken fliegen, die alleine kaum möglich wären. Die Erfahrung, gemeinsam statt im Wettstreit Grenzen zu verschieben, ist intensiver als ein gänglicher Tagessieg. Sie schafft Verbundenheit.

► Selbst an langweiligen Flugtagen kann man sich mit vielen Dingen beschäftigen: Starttechniken, aktives Fliegen, Gleitwinkel ausloten, Vergleich fliegen ... Wer solche Tage lustlos auslässt, bringt sich um viele kleine Erfahrungen, die einem später auf langen Flügen nützlich sein könnten.

► Nicht dem Pulk folgen! Thermik kommt selten alleine. Man muss nicht immer der Masse folgen, man kann sich seine eigene Thermik suchen. Mag sein, dass das anfangs manchmal daneben geht, aber irgendwann klappt es, und ehe man sich's versieht, mutiert man vom Lemming zum Adler, dem dann dummerweise der Pulk folgen wird.

### Fazit

Wir können Gleitschirmfliegen als Hobby betreiben. Ab und zu ein wenig in die Luft gehen, das Fluggefühl genießen, uns von den Fußgängern bewundern lassen.

Wir können es dazu verwenden, um uns selbst besser kennen zu lernen. Um Dinge dazu zu lernen, die uns im Alltag verwehrt bleiben.

Uns mit anderen messen, der Welt (und uns selbst) zeigen, wie gut wir sind. Den Erfolg feiern und uns die soziale Anerkennung sichern.

Uns an der Ästhetik, Perfektion, Anmut und Harmonie einer vollendeten Flugtechnik erfreuen. Begegnungen suchen, die verbinden. Die Möglichkeiten von Teamwork erfahren.

Wir können lernen, Momente des Flows zuzulassen. Uns diesen besonderen Augenblicken hinzugeben.

Jede der aufgeführten Aufgaben bietet Stoff für unzählige Flüge. Oft mehr, als wir im Alltag unterbringen können.

Wenn wir es schaffen, uns vom Leistungsdenken unserer Zeit ein wenig zu lösen, hält Gleitschirmfliegen genügend Möglichkeiten für erfüllende, intensive Erlebnisse bereit. ◀



## Compact power

Weniger Streckung und Gewicht, mehr Leistung und Präzision – das ist der neue SIGMA 9. Der Streckenflugintermediate trumpft trotz ausgeprägter Kompaktheit mit maximaler Leistung und vermittelt ein sattes Fluggefühl. Die legendäre SIGMA Serie verkörpert Tradition und Fortschritt zugleich. So ist auch die neunte Generation unverwechselbar in Handling und Design.

Mehr Infos: [www.advance.ch/sigma](http://www.advance.ch/sigma)



# ADVANCE SIGMA<sup>9</sup>

Anzeige

**FLYMASTER**  
DAS FLUGINSTRUMENT

- Livetracking
- Track Upload
- Sicherheitsmails
- Wegpunktupload
- ... und vieles mehr

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

# Die Sache mit dem Wind

Piep – Piep – Piep. Das Vario zeigt Steigen an, jetzt also eindrehen. Gemäß bekanntem Flieger-Tipp sollte man nun gegen die Rotation der Thermik eindrehen, dann steigt's besser – und anschließend ja nicht hinten rausfallen. Wie diese beiden Dinge mit Wind zu tun haben versucht dieser Artikel aufzuzeigen und vergleicht dabei zwei verschiedene Modellierungen zu Fliegen mit Wind.

TEXT HORST ALTMANN

Als Gleitschirm- oder Drachpiloten sind wir bei der Ausübung unseres Hobbys meist mit Wind unterwegs. Mal hilft er uns, z.B. bei Start und Landung, oft aber stört er unseren Flug. Dieser Artikel versucht, den Einfluss des Windes auf das Kreisfliegen mithilfe flugmechanischer Simulationen zu untersuchen und Grundlegendes aufzuzeigen.

## Warum es gegen die Thermik-Rotation besser steigt

Als Einstieg ins Thema und besonders zum Aufzeigen der Bedeutung von Bahn-Geschwindigkeit sei hier zunächst ein anschauliches Beispiel aufgeführt: Das Kreisen gegen bzw. mit der Thermik-Rotation. Dabei ist es anerkannte Piloten-Weisheit, dass man beim Kreisen gegen die Thermik-Rotation besser steigt als wenn man mit der Thermik-Rotation fliegt. Warum ist das so?

Der offensichtliche Unterschied ist die für Zentrifugalkräfte maßgebende Geschwindigkeit gegenüber Boden: Beim Kreisen mit der Thermik-Rotation addiert sich zur Eigen-Geschwindigkeit unseres Fluggeräts noch die Rotation der Thermik und führt so zu einer erhöhten Bahn-Geschwindigkeit, wo-

bei die nach außen gerichtete Zentrifugalkraft ansteigt (sogar quadratisch). Um dies zu kompensieren, braucht es großen Hängewinkel, was schließlich zu stärkerem Eigen-Sinken führt und insgesamt das Netto-Steigen belastet.

Kreist man hingegen gegen die Thermik-Rotation, kommt die Eigen-Geschwindigkeit, vermindert um die Thermik-Rotation zur Geltung, so dass die Zentrifugalkraft vermindert wird. Der Pilot kann flacher kreisen und so bei kleinem Eigen-Sinken die steigende Luft effektiver nutzen. Wäre die Thermik-Rotation gleich der Eigen-Geschwindigkeit, könnte man sogar über dem Boden stehend ohne Schräglage optimal steigen.

## Zwei flugmechanische Modelle

Wie man an dem einleitenden Beispiel gut sehen kann, ist beim Fliegen mit Wind auf die Unterscheidung von Geschwindigkeit gegenüber Luft ( $V_a$ ) und Geschwindigkeit gegenüber Boden ( $V_k$ ) zu achten. Dabei ist  $V_0$  für die Größe der Luftkräfte (Aerodynamik) maßgebend, während Beschleunigungskräfte (Dynamik) aus  $V_k$  resultieren. Schließlich ergibt Wind ( $V_w$ ) zusammen mit der Geschwindigkeit gegenüber Luft die Bewegung über Boden. Die Zusammenhänge sind graphisch in Abbildung 1 gezeigt.

Wesentlicher Inhalt dieses Artikels soll die Analyse vom Kreis-Fliegen in einem horizontalen, nicht-rotierenden Windfeld sein. Dazu werden zwei unterschiedliche Modellierungen verwendet und die Ergebnisse verglichen: Die simple Modellierung (linke Spalte in Abbildung 1) ignoriert die dynamischen Effekte vollständig und betrachtet die Bewegung über Boden als Überlagerung von gleichmäßigen Kreisen (konstante Drehrate, konstante Eigen-Geschwindigkeit) und Wind. Dies ist eine gängige, sehr anschauliche Vorstellung, welche aber wegen Weglassen der Dynamik nicht brauchbar ist, um z.B. das Eingangs-Phänomen Kreisen in rotierender Thermik zu erklären. Dagegen basiert die physikalische Modellierung (rechte Spalte in Abbildung 1) auf einem Kräfte-Gleichgewicht zwischen Aerodynamik und Beschleunigung und stellt einen fundamental anderen Ansatz dar. Um den gewünschten Kreis-Flug zu erhalten, ist eine entsprechende Querkraft ( $Q$ ) eingeführt. Die Größe ist dabei genau so gewählt, dass ein gewünschter Radius von 50 m resultiert. Im realen, schräg geneigten Kreis-Flug entspricht  $Q$  dem horizontal wirkenden Auftriebsanteil. Zusätzlich wird bei diesem Ansatz eine Längskraft  $X$  benötigt, die das Fluggerät auch bei veränderlichem Wind stets zu seiner Trimm-Geschwindigkeit ( $V_0$ ) zurück-

führt. Im realen Flug entspricht dies der Fahrtauf- oder -abnahme durch Sinken bzw. Steigen. Die Bahn-Geschwindigkeit  $V_k$  ergibt sich in der Simulation durch Integration der Beschleunigung  $a_k$ . Zieht man von  $V_k$  den Wind ab, folgt schließlich die für die Aerodynamik benötigte Eigen-Geschwindigkeit  $V_a$ . Diesen physikalisch sinnvollen Ansatz (Zentrifugalkräfte sind Basis für die Bahnberechnung) muss man sich freilich durch eine komplexere Formulierung erkaufen.

## Kreisen im konstanten Wind

Als erster, einfacher Fall sei das Kreisen im konstanten Wind betrachtet, siehe Abbildung 2.

Die simple Geschwindigkeitsüberlagerung (S) liefert als Bodenspur (rot gestrichelt) die bekannte Zykloide, gegenüber Luft hat man gemäß Ansatz den Kreis (blau gestrichelt).

Das Ergebnis der physikalischen Modellierung (P) sollte man wie folgt verstehen: Die konstante Querkraft (Zentrifugalkraft) führt an Stellen mit hoher Grund-Geschwindigkeit (Rückenwind) zu großen örtlichen Radien und an Orten mit geringer Grund-Geschwindigkeit (Gegenwind) resultieren ent-

Abbildung 1 Simple und physikalische Formulierung zu „Fliegen mit Wind“

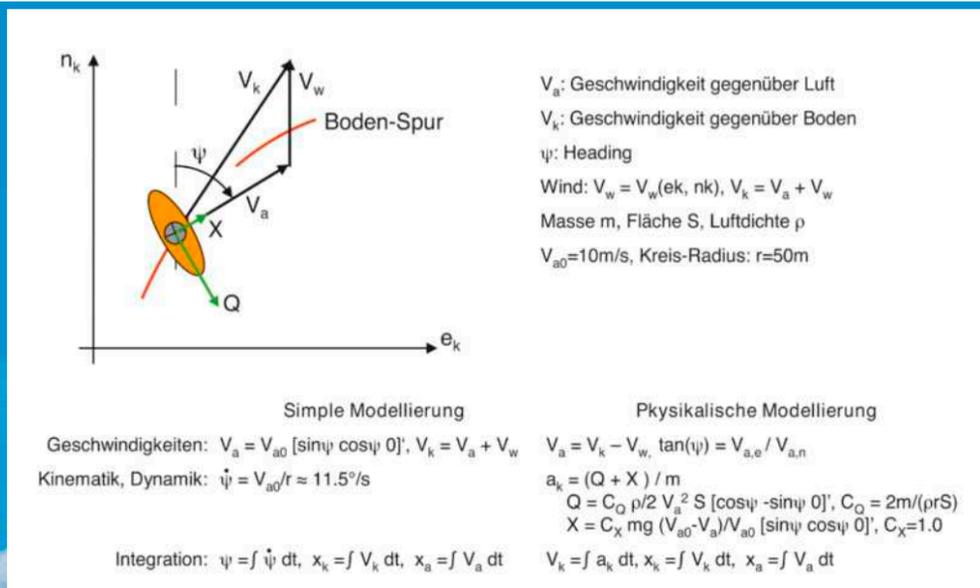
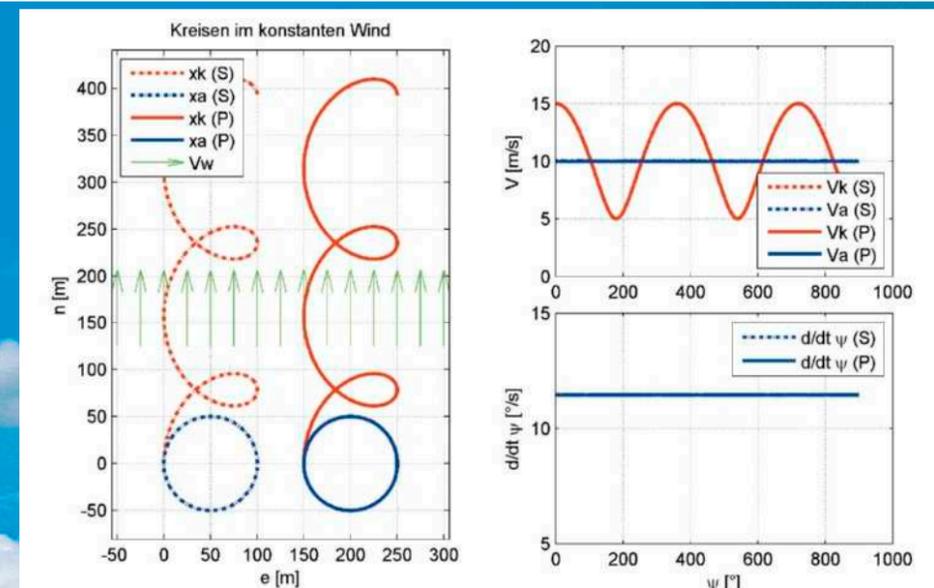


Abbildung 2 Kreisen im konstanten Wind – Modelle liefern identisches Ergebnis





# Flying South Africa 2015

Sky-Performance-Training  
luftikus-flugschule.de  
freiraum-info.de

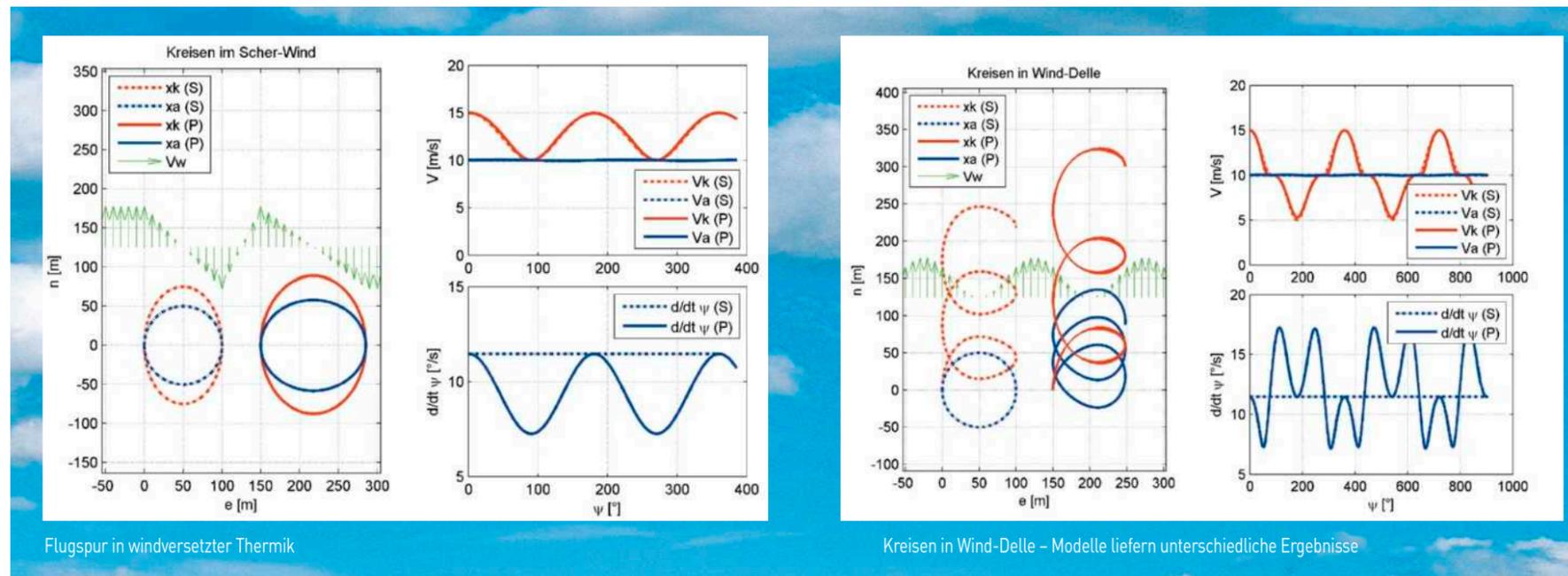


**FREIRAUM**  
Gleitschirmschule



**LUFTIKUS**  
EUGENS FLUGSCHULE

Anzeige



Flugspur in windversetzter Thermik

Kreisen in Wind-Delle - Modelle liefern unterschiedliche Ergebnisse

► sprechend kleine Radien (denn es gilt:  $Q/m = V_k/2r = \text{const.}$ ). Das Aneinander-Stückeln dieser Radien (= Integration von  $\alpha_n$ ) ergibt schließlich eine zur Konstruktion der Zykloide identische Flugbahn. Das Schöne an dem Ergebnis ist, dass beide Modelle zur identischen Bahn führen – das simple Überlagerungs-Modell scheint also bei konstantem Wind zu funktionieren. Die Abbildung unten zeigt einen Flug-Track mit einer Serie eingebetteter Thermikkreise. Das Thermikkreisen beginnt im Bild unten mittig (über Fußballplatz Lusiana, Fluggebiet Monte Grappa) und endet oben mittig. Insbesondere die beiden letzten geflogenen Kreise passen recht gut zur Simulation.

### Kreisen im Scher-Wind

Komplizierter ist nun der Fall mit Kreisen im Scher-Wind – ein Windfeld das seine Richtung mit dem Ort umdreht, siehe Abbildung 3. Das simple Überlagerungs-Modell (S, gestrichelt) ergibt als Bodenspur etwas Ellipsenförmiges. Die Spur gegen Luft ist wiederum der 50 m-Kreis.

Beim realistischen, physikalischen Modell (P, durchgezogen) bewirkt der Rückenwind anfangs eine hohe Bahn-Geschwindigkeit und deshalb einen großen Radius, erst bei durchflogenen 90° - der Scher-Wind hat hier seinen Null-Durchgang – wird der 50 m-Radius erreicht. Ähnlich wie bei der Zy-



Kreisen im Scher-Wind - Unterschied in den Wenderaten

kloide oben ist dieser 90°-Punkt nach Osten hin versetzt, was so physikalisch sinnvoll ist. Der folgende Viertelkreis hat zunehmenden Rückenwind und so steigt der Bahn-Radius wieder an. Es resultiert die abgebildete, ellipsenähnliche doppelt-symmetrische Bodenspur. Die Spur gegen Luft ähnelt ebenfalls einer Ellipse, wobei die örtlichen Radien dort den lokalen (nicht-konstanten) Wende-Raten ( $d/dt \psi$ ) entsprechen (wegen  $Va0 = ra(\psi) d/dt \psi = \text{const.}$ ). Dieses Beispiel demonstriert bereits, dass bei nicht-konstantem Wind das simple Überlagerungs-Modell Schwächen hat.

### Kreisen in Wind-Delle

Dieser Fall behandelt das Kreisen in einem eingedellten (sinusförmigen) Windfeld, siehe Abbildung 5. Ein derartiges Windfeld könnte von einer aufsteigenden Thermik geformt sein, wobei der ansonsten konstante Wind zum Thermik-Inneren hin auf Null abgeschwächt wird. Das simple Modell (S, gestrichelt) produziert nun eine Bahn, die noch an die Zykloide erinnert – allerdings sind die Kringel nicht mehr so rund.

Die Bodenspur des physikalisch relevanteren Modells (P, durchgezogen) ähnelt dagegen stärker dem Zykloid-Muster, wobei die Kringel etwas bauchiger ausfallen. Besonders interessant ist nun aber die Spur gegen Luft, die sich zwar periodisch darstellt, aber nicht mehr in sich geschlossen ist. Eine Interpretation dazu wäre, dass sich hier der Pilot innerhalb der Thermik beständig in Lee-Richtung verschiebt (und hinten rausfällt – eine häufige Beobachtung). Auch die Turn-Rate ist nun nicht mehr konstant, sondern zeigt Minima und Maxima im Verlaufe eines Kringels. Zum besseren Verständnis ist die Strichstärke der Bodenspur mit der zugehörigen Turn-Rate verknüpft. Es zeigen sich so die Abschnitte, wo es gemäß Simulations-Ergebnis langsam bzw. schnell rumgeht – dies ist meiner Meinung nach in Übereinstimmung mit einer häufigen Beobachtung beim Thermikkreisen. Insgesamt ergibt sich bei diesem komplexeren Windfeld ein deutlicher Unterschied zwischen den Ergebnissen aus dem einfachen Überlagerungs-Modell und dem realitäts-näheren Modell.

### Ergebnis?

Was kann man nun aus diesen recht theoretischen und komplexen Überlegungen mitnehmen? Der Vergleich der beiden Modelle zeigt, dass Kreisen im Wind nur im Falle eines gleichförmigen Windfeldes als simple Überlagerung betrachtet werden kann. Ist das Windfeld ungleichförmig, muss eine komplexere Theorie, die auf Dynamik basiert, herangezogen werden. Die Beispiele Thermik-Rotation und Kreisen in Wind-Delle ergeben dann bereits interessante Detail-Ergebnisse, die durchaus in Übereinstimmung mit realem Fliegen stehen. ◀

www.dhv.de

www.dhv.de

# NEU & STATIONÄR IN DEUTSCHLAND

Anzeige

## G-FORCE-TRAINING beim Inntaldreieck - für Deine Sicherheit!

Die **Steilspirale** ist nach wie vor eine der effizientesten Abstiegshilfen, z.B. bei drohenden Gewittern. Aber weißt Du wie viele **G-Kräfte** Dein Körper verkraftet, bevor es zu einem **Blackout** kommt? Antworten dazu sowie spezielle Flug- und Atemtechniken liefert das **G-Force-Training**.



Weitere Infos zu Terminen & Preisen  
www.flugschule-hochries.de

**+49 8034 6079618**

# Choralpe

Anfänger und Gelegenheitspiloten freuen sich, geeignete Fluggelände zu finden. Wir stellen in loser Reihenfolgen passende Gelände vor.

TEXT UND FOTOS KARSTEN KIRCHHOFF

## Eignung

Gleitschirm	
Start	● ● ● Landung ● ● ●
Hängegleiter	
Start	● ● ● Landung ● ● ●
Flugweg	
	● ● ●

- einfach = für Anfänger geeignet
- mittel = fortgeschrittener Anfänger/Pilot
- schwer = erfahrener Pilot
- nicht geeignet



Westendorf liegt in Österreich im Bundesland Tirol. Über die Inntal-Autobahn ist Westendorf verkehrstechnisch hervorragend angebunden und von Deutschland aus schnell zu erreichen. Der idyllische Ort vereint Moderne mit Tradition. So findet man einen historischen Ortskern mit traditionellen Holzhäusern wie auch moderne Supermärkte im Ortsrandbereich. Südlich des Ortszentrums liegt hinter einem großen Parkplatz die Talstation der Alpenrosenbahn. Mit dieser gelangen Pilotinnen und Piloten bequem in zwei Sektionen auf die Choralpe. Die Choralpe bietet interessante Flugmöglichkeiten für Anfänger, Einsteiger, Wenigflieger und Genussflieger gleichwohl wie für Thermik- und Streckenflugpiloten. Alle Startplätze auf der Choralpe bieten einen herrlichen Ausblick auf die umliegenden Kitzbüheler Alpen und in Richtung Inntal. Erste Aufwinde sind am Weststartplatz meist ab dem späten Vormittag zu erwarten. Hier können mehrere Schirme gleichzeitig ausgelegt werden. Es gibt allerdings bessere und schlechtere Startbereiche. Der Hang ist kuptiert und mit Wellen durchzogen. Bei wenig Wind sollte man weiter oben auf Höhe des Baumes auslegen, um genügend Raum für eventuelle Korrekturen und die Kontrolle der Kappe zu haben. Der Startplatz ist ansonsten einfach. Er bietet genügend Raum für Startabbrüche. An Thermiktagen fällt der Einstieg

in die Aufwinde leicht. Der Hausbart steht meist rechts vom Startplatz. Erfahrene Piloten fliegen mit einer guten Startüberhöhung von hier aus Strecken entlang des Brixentales oder weiter in Richtung Pinzgau. Beliebt zum Sammeln von ersten Thermik- und Streckenflugerfahrungen ist das Brixentalhopping. Von der Choralpe hinüber zur Hohen Salve und wieder zurück. Bei dynamischem Westwind kann man an der Hangkante vor dem Weststartplatz soaren. Folgt man hinter dem Weststartplatz dem Wanderweg ein Stück weiter, erreicht man nach 5 Minuten Gehzeit einen nach Osten ausgerichteten Wiesenstarthang. Dieser liegt unterhalb der vor kurzem neu errichteten Bergstation der Seilbahn, die von Brixen im Thale hinauf auf die Choralpe führt. Entlang des Grates kann man auf dem breiten Wiesenstück Richtung Osten starten. Der Startplatz bietet in seiner Breite zahlreichen Schirmen Platz. In seiner Länge ist er allerdings im Auslegebereich recht flach und geht dann rasch in einen steileren Hangbereich über. Von diesem Startplatz aus muss ein querender Berggrücken überflogen werden, um ins Brixental und Richtung Landeplatz zu gelangen. Der Überflug des Berggrückens sollte rechtzeitig und mit ausreichender/maximaler Höhe erfolgen, da eine spätere Querung Richtung Brixental über den abfallenden und bewaldeten Rücken kaum möglich ist. Zudem steigt der Flugweg zum Lan-

deplatz proportional an. Der dritte Startplatz auf der Choralpe ist Richtung Norden ausgerichtet. Er befindet sich einige Meter unterhalb des Oststartplatzes an einer abfallenden Wiesenflanke Richtung Brixental. Dieser Startplatz ist klein und bietet nur ein bis zwei Schirmen Platz. Auch hier geht ein flacher Auslegebereich schnell in einen steileren Starthang über. Am späten Nachmittag steht die Nordseite meist im Talwind. Durch überlagerte Thermik zeigt oft auch die Ostseite fälschlicherweise Aufwind an. Am Grat kommt es dann zu gefährlichen Scherwinden. Deshalb bei Nordwind immer den Nordstartplatz wählen, nicht den Oststart! Die Topographie dieses Flugberges ist einfach und übersichtlich. Kurz nach dem Start Richtung Brixental ist die große Landwiese bereits aus der Luft auszumachen. Der weitläufige Landeplatz befindet sich gegenüber der Talstation, unterhalb des Parkplatzes. Der riesige Windsack ist aus der Luft gut zu erkennen. Geflogen wird an der Choralpe das ganze Jahr hindurch. An Sommertagen kann durch den Wind aus dem Windau und dem Wind des Talwindesystems zwischen 16 Uhr und 18 Uhr eine großflächige Konvergenz entstehen, die einen noch lange in der Luft hält. Ortsunkundige Piloten sollten sich bei der Flugschule in das Gelände einweisen oder sich von erfahrenen Fluglehrern bei den ersten Flügen an der Choralpe anleiten lassen.

## START

1. Startplatz: Südwest-Nordwest, GS, 1.197 m NN, N 47°25'07.64" E 12°14'38.30"

Hauptstartplatz südlich der neuen Gipfelstation. Zu Fuß von der Bergstation der Alpenrosenbahn in ca. 15 Minuten zu erreichen.

● Charakteristik: zunächst schwach, dann stärker geneigte, breite Wiesenfläche.

● Startabbruch: einfach möglich.

● Schwierigkeiten: Untergrund teilweise uneben. Schulungsbetrieb.

2. Startplatz: Ost-Südost, GS, 1.742 m NN, N 47°25'15.24" E 12°14'43.59"

Wiesenstartplatz nordöstlich unterhalb der neuen Gipfelstation.

● Charakteristik: In Auslege- und Startrichtung abfallende Wiesenfläche. Breiter Auslegebereich. Zunächst flach, dann steiler werdend.

● Startabbruch: möglich, aber durch die Steilheit des Hanges erschwert.

● Schwierigkeiten: Durch den abfallenden Hang im Auslegebereich kann der Zug asymmetrisch auf die Leinen und die Kappe übertragen werden.

Kontrolle des Schirmes durch den kurzen Hang erschwert. Schulungsbetrieb.

3. Startplatz: Nord, GS, 1.734 m NN, N 47°25'17.16" E 12°14'43.02"

Wiesenstartplatz nordöstlich unterhalb der neuen Gipfelstation.

● Charakteristik: schmaler Wiesenstartplatz. Flache Auslegestelle geht direkt in stärker geneigten Starthang über.

● Startabbruch: möglich, aber durch die Steilheit des Hanges erschwert.

● Schwierigkeiten: begrenzter Vorbereitungs- und Auslegebereich. Der Startplatz erfordert ein Grundmaß an Schirmbeherrschung um sicher starten zu können. Bei Gegenwind rechtzeitiges Anbremsen wegen raschem Übergang von der flachen Auslegestelle in den steileren Starthang, um ein Überschießen der Kappe bereits im Ansatz zu verhindern. Schulungsbetrieb.

FLUG: Für weniger erfahrene Piloten gute und einfache Möglichkeiten zu ersten Thermik- kleinen Streckenflügen. Großflächige Nachmittagsthermik. Gute Bedingungen meist von März bis Oktober. Flugbetrieb ganzjährig.

● Charakteristik: Der Landeplatz ist von den Startplätzen nicht immer direkt einsehbar. Die Topographie ist einfach und übersichtlich. Kurz nach dem Start kann man von allen Startplätzen aus den Landeplatz erkennen.

Vom Hauptstartplatz (1.) und Nordstartplatz (3.) ist der Landeplatz im Gleitwinkelbereich erreichbar. Vom Oststartplatz (2.) muss ein kleiner Berggrücken überflogen werden.

● Thermikflüge: Im Frühjahr und Sommer gute Thermikbedingungen vor allem um die Mittagszeit am Hauptstartplatz (1.). Der Hausbart steht leicht rechts vor dem Startplatz.

● Soaringflüge: Bei stärkerem Westwind kann entlang der Hangkante vor dem Hauptstartplatz (1.) gesoart werden. Die Hangkante nicht zu weit Richtung Süden abfliegen, da ein Vorkommen gegen den Westwind zu einem unerwarteten Höhenverlust führen kann.

● Streckenflüge: Ab dem Frühjahr vor allem ins Pinzgau möglich. Kleinere Strecken im Brixental sind öfters fliegbar. Viele Außenlandemöglichkeiten.

LANDUNG: Großer Landeplatz direkt gegenüber der Talstation. Großer Windsack. Abbauplatz im Bereich des Parkplatzes.

1. Landeplatz: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47°25'42.71" E 12°12'44.85"

Große, leicht nach Nordwesten abfallende Landwiese.

● Charakteristik: weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbarer Landeplatz.

● Schwierigkeiten: Landevolten beachten. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Talwind möglich, aber meist moderat.

2. Landeplatz: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47°25'42.71" E 12°12'44.85"

Große, leicht nach Nordwesten abfallende Landwiese.

● Charakteristik: weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbarer Landeplatz.

● Schwierigkeiten: Landevolten beachten. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Talwind möglich, aber meist moderat.

3. Landeplatz: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47°25'42.71" E 12°12'44.85"

Große, leicht nach Nordwesten abfallende Landwiese.

● Charakteristik: weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbarer Landeplatz.

● Schwierigkeiten: Landevolten beachten. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Talwind möglich, aber meist moderat.

4. Landeplatz: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47°25'42.71" E 12°12'44.85"

Große, leicht nach Nordwesten abfallende Landwiese.

● Charakteristik: weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbarer Landeplatz.

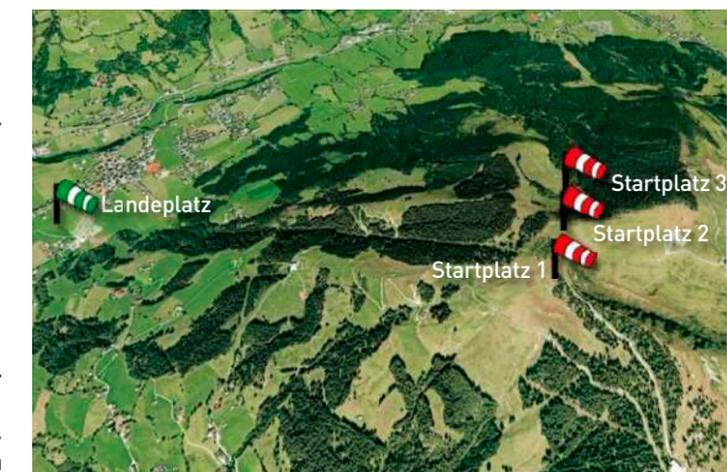
● Schwierigkeiten: Landevolten beachten. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Talwind möglich, aber meist moderat.

5. Landeplatz: Westendorf, GS, 789 m NN, N 47°25'42.71" E 12°12'44.85"

Große, leicht nach Nordwesten abfallende Landwiese.

● Charakteristik: weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbarer Landeplatz.

● Schwierigkeiten: Landevolten beachten. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Talwind möglich, aber meist moderat.



## CHORALPE (SIEHE AUCH WWW.DHV.DE UNTER GELÄNDE)

Art: Thermik- und Soaringgelände

Land: Österreich, Region: Tirol, Ort: Westendorf

Erschließung: Bergbahn

**GEFAHREN:** Sicherheitsabstand zu Häusern, Stromleitungen und Seilbahnen einhalten. Am Wochenende viele Piloten. Schulungsbetrieb. Thermik- und Hangflugregeln beachten. Örtliche Auflagen laut Aushang bitte beachten!

**Notlandeplätze:** Freie Feld- und Wiesenflächen zwischen dem Hangfuß und dem Landeplatz.

**Wetter:** www.westendorf.at

**Start-/Landegebühren:** im Liftpreis enthalten.

**Ansprechpartner:** Flugschule Westendorf (im Gebäude der Bergbahn), A-6363 Westendorf, Tel: +43/(0)5334/6868, www.para.at

**Bergbahn:** Bergbahn Westendorf, A-6363 Westendorf

Tel: +43/(0)5334/2000, www.westendorf.at

**Informationen:** Kitzbüheler Alpen Tourist Information für Westendorf,

Tel: +43/(0)5357/2000, www.kitzbueheler-alpen.com

**Unterkunft:** Hotel Schermer, Dorfstraße 106, A-6363 Westendorf, Austria,

Tel.: +43/(0)5334/6268, www.vitalhotelschermer.at

**Camping:** Panorama Camping, Mühlal 70, A-6363 Westendorf/Tirol, Tel:

+43/(0)5334/6166, www.panoramacamping.at

**Karte:** Fluggebiete Alpen M 1:500.000 (s. DHV-Shop)

Kompass Karte Nr. 29 M 1:50.000

**! Informationen für Gelegenheitspiloten**

Weniger erfahrene Piloten sollten nur unter kompetenter Betreuung fliegen. Bewährte Veranstalter siehe [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Travel&Training



# Die Ruhe vor dem Start

Konzentration ist aller Thermik Anfang

TEXT UND FOTOS VOLKER SCHWANIZ

Der Start ist die Flugphase, in der sich handwerkliche Fehler wie auch Fehleinschätzungen massiv auswirken. Dementsprechend wichtig ist es, sich vorher innerlich zu sammeln und auch alle Informationen der aktuellen Bedingungen vor Ort aufzusaugen und konzentriert zu verarbeiten.

Hält man sich aber die Szenarien an vielen Startplätzen vor Augen, dann kommt einem weniger eine auf den Flug fokussierte Pilotengruppe in den Sinn, sondern eher ein Hühnerhaufen. Daher möchte ich hier eine Lanze brechen für Ruhe und Konzentration vor dem Start.

Ein gut geplanter Start beginnt schon mit der Frage, wo lege ich meinen Schirm am besten aus, welche Bereiche des Startplatzes meide ich heute lieber? Hier ist das aufmerksame Beobachten von Vorfliegern wichtig, um zu erkennen, welche Bereiche sauberes Abheben ohne Durchsacker/Turbulenzen und mit der Möglichkeit eines problemlosen Startabbruchs hergeben. Startplatzbereiche, die verlockend frei bleiben, haben nicht selten einen Haken (evtl. Lee durch etwas Seitenwind, hakeliger Untergrund) und sollten mit besonderer Sorgfalt gecheckt werden.

Nicht vergessen darf man natürlich die Rückfragen bei den einheimischen Piloten, sie liefern oft wichtige Hinweise.

Neben Sicherheitsaspekten ist der Start meist die für den erfolgreichen Thermikeinstieg wichtigste Flugphase - und das umso mehr, je schwächer die Bedingungen sind. Folgendes sollte man unbedingt beobachten und in seine Flugplanung mit einfließen lassen:

- **Wo geht es nach dem Start regelmäßig gut hoch?**
- **In welchen Abständen kommen die Ablösungen?**
- **Wie stark sind die Steigwerte der Vorflieger?**
- **Wie großräumig sind die Aufwinde?**
- **Wie stark ist der Windversatz der Thermik?**
- **Wo sind Luv- und Leebereiche am Hang?**
- **Wie sieht das Wolkenbild aus und wie schnell verändert es sich; stehen Abschattungen oder Überentwicklungen bevor?**
- **Ab welcher Höhe löse ich mich bei missglückter Thermiksuche vom Hang und fliege die Position an (ggf. Talwindeinfluss besonders beachten)?**

## Thermik-Dummies

Auch nach ihrem Abheben ist den Flugrouten von Vorfliegern besondere Aufmerksamkeit zu widmen, denn sie vermitteln einen guten Überblick über die aktuelle Aufwindsituation. Damit kann man sich eine Suchroute zu rechtzulegen, um nach dem Start möglichst viele Thermikquellen/Abrisskanten abzuklappen, ohne unnötig Höhe zu verschenken. Nur so nutzt man die Chancen für einen Thermikeinstieg optimal.

## Ablösungen und Startzeitpunkt

Thermikablösungen (wenn nicht durch Abschattungen gestört) steigen in annähernd gleichen Zeitabständen auf. Das Eintreffen der nächsten Ablö-

sung kann man so abschätzen und bei einer neuen Ablösung schon startklar sein.

Den bevorstehenden Beginn der nächsten Ablösung kann man oft schon weit unterhalb des Startplatzes erkennen. Wenn sich Windfahnen, kleinere Äste, Gräser und Blätter plötzlich bewegen und dieser Windeffekt den Hang hinaufzieht.

Am Startplatz selber verursachen Ablösungen bei ihrem Durchgang ein Pulsieren des Windes, über das man weitere Informationen sammeln kann:

- Je länger die Windveränderung dauert, desto größer ist die Thermik.
- Je größer die Schwankungen der Windstärke beim Durchgang einer Ablösung sind, desto stärker ist die Thermik.
- Der beste Startzeitpunkt ist zu Beginn einer neuen Ablösung (siehe Phase 2). Nur so hat man die optimalen Chancen, den Thermikeinstieg zu finden. Wer hier zu lange wartet, verschenkt viel des aktiven Aufwindes oder startet im ungünstigsten Fall geradewegs in die nächste Thermikpause (Phase 3). Besonders bei Letzterem kann man sich erstklassig versenken, obwohl über einem der Himmel bunt von Fliegern ist.

## Phasen einer Ablösung:



Phase 1: Wind flaut ab, gelegentlich sogar leichter Rückenwind. Die Thermikablösung befindet sich noch unterhalb oder vor dem Startplatz.



Phase 2: Die Ablösung erreicht den Startplatz, der Wind nimmt leicht zu, zeitweise dreht der Windsack zur Seite mit der stärksten Thermik. Oft sieht man Blätter, Halme oder Insekten, die nach oben fliegen und auch am Windsack selber sieht man oft die Vertikalströmung.

Der Start sollte jetzt zu Beginn erfolgen, dabei nicht zu lang warten.



Phase 3: Die Ablösung ist gerade durchgezogen und die nachströmende Luft verursacht weitere Windzunahme.

## Leethermik

Als Leethermik bezeichnet man Thermik, die sich im Lee (Windschatten) des überregionalen Windes gebildet hat. Ist der Wind nicht zu stark, kann sich die Thermik am Startplatz in Ablösungen gegen den Wind durchsetzen und startbare Phasen erzeugen. Oft herrschen jedoch wechselnde Windbedingungen, da auf die kurzen Aufwindphasen jeweils beim Ende der Ablösung deutlicher Rückenwind folgt. Bei solchen Bedingungen ist es daher ganz besonders wichtig, auf die Länge und Abfolge der Aufwindphasen zu achten, um auf keinen Fall ins Ende der Ablösung zu starten. Bricht während des Startlaufs der Rückenwind ein, ist ein Fehlstart unvermeidlich. Schlimmer noch, wenn es kurz nach dem Abheben durch die Winddrehung zu einem sehr starken Durchsacker kommt (ggf. mit Berührung von Bäumen oder Felsbrocken). Fehlstarts sind bei solchen Bedingungen sehr verletzungsgefährlich, da man durch den Rückenwind enorm schnell ist und das Abbremsen des Schirms kaum Wirkung zeigt.

In der Luft bildet sich je nach Windgeschwindigkeit und Geländeform ein sehr sportlich-turbulenter Mix aus. Er ist meist nur für sehr geübte Piloten geeignet, da neben den starken Turbulenzen beim Eindrehen keine klare Abrisskante auszumachen ist. Dies erschwert das Zentrieren sehr und man muss kurze, kaum zu zentrierende Aufwindfetzen nutzen, um Höhe zu gewinnen. Besonders beim Herausfallen aus der Thermik ist mit harten Turbulenzen zu rechnen. In Leethermik sollte man daher sehr eng kreisen und beim Abtasten der Aufwindgröße vorsichtig sein. Erst deutlich über dem Grat wird sie ruhiger und besser nutzbar.

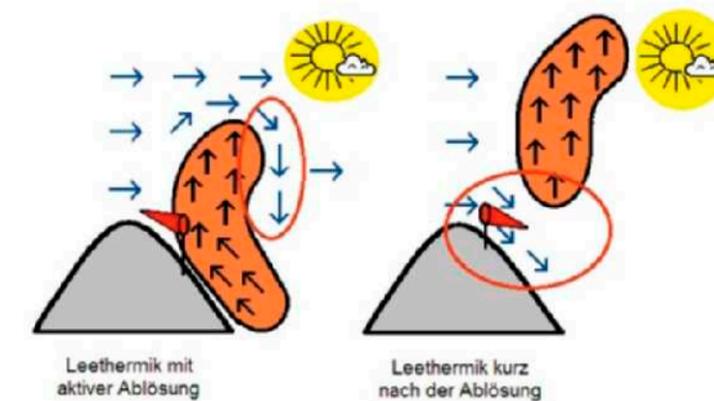
Wichtig: Bevor man in eine Leethermik startet, muss man sich mit Wetterlage, Windwerten und örtlichen Besonderheiten ausgiebig befasst haben, um Föhngefahren auszuschließen (besonders wichtig bei den inneralpinen Südflanken-Streckenflugtälern).

## Abschattungen

Ist die Sonneneinstrahlung über längere Zeit abgeschirmt, verzögert sich die Bildung neuer Thermik. Dauert Abschattung länger als ca. 10 Minuten, dann ist mit dem Start zu warten (bzw. man versucht eine andere zuverlässige Thermikquelle anzufliegen). Nach einer Abschattung braucht das Gelände wieder Zeit, neue Thermik zu bilden, je nach Untergrund, Restfeuchte im Boden und Labilität sind ca. 10-15 Minuten, manchmal gar 20 Minuten anzusetzen. Also nicht sofort beim ersten Sonnenstrahl wieder starten, da die Thermik schwach und unregelmäßig wieder einsetzt. Bei der Einschätzung von heranziehenden abschattenden Wolkenfeldern ist zu beachten, dass sich die Zugrichtung und Geschwindigkeit von tiefen Wolken (Cu) und die von hohen/mittelhohen Wolkenfeldern (u.a. Ci/Ac) oft stark unterscheidet. Somit rutscht solch eine Thermikbremse schneller mal vor die Sonne als erwartet.

## Frühe Quellwolken

Natürlich sind Quellwolken ein Hinweis auf aktive Thermik, trotzdem sollte man vormittags nicht immer gleich starten, wenn sich die ersten Kondensationsfetzen zeigen. Viele Startplätze befinden sich nicht auf Grad- oder Gipfelhöhe, sondern vorgelagert/tiefer. Die ersten Thermiken/Quellwolken des Tages stammen fast immer aus den höheren Regionen des Hangs, bzw. werden erst hier ausreichend nutzbar. Trotz sichtbarer Quellwolken ist ein früher Thermikeinstieg damit an den unteren/vorgelagerten Startplätzen nicht zuverlässig. Höhere Startplätze bieten immer bessere Einstiegsmöglichkeiten in die Thermik. Selbst 50 m oder 100 m mehr Höhe erleichtern den Einstieg enorm. Ein kleiner Aufstieg zu einem höher gelegenen Startplatz lohnt besonders an schwachen Tagen oder bei frühem Startzeitpunkt immer. ☹



# Walk & Fly

**Teil 3 | Hochtouren** – Obwohl der Mythos des ewigen Eises gewaltig zu bröckeln beginnt und viele Gletscher in den nächsten Jahrzehnten verschwinden werden, gibt es immer noch zahlreiche hohe Berge, auch in den Ostalpen, von denen man mit dem Gleitschirm starten kann.

TEXT UND FOTOS SEPP SCHWITZER

Die Idee, eine Hochtour mit dem Gleitschirm zu unternehmen, klingt ein klein wenig verrückt, doch die, die so eine Tour erfolgreich mit einem Flug beendet haben, stellen fest, dass die Suchtgefahr groß ist. Um eine möglichst hohe Flugausbeute zu erzielen, bedarf es allerdings einer peniblen Vorbereitung und Planung. Dies beginnt mit der Reduzierung der Ausrüstung und dem Gewicht.

Es gibt wohl kaum ein Teil, bei dem man nicht an Gewicht sparen oder auf das man sogar gänzlich verzichten kann. Am meisten Einsparungspotential haben die drei Hauptkomponenten Schirm, Gurtzeug und Rettung. Während man noch vor wenigen Jahren mit einer super leichten Ausrüstung den deutschen Luftraum illegal durchpflügte, hat sich dies in den letzten Jahren stark geändert.

Sehr zur Freude der ParaAlpinisten, haben einige Hersteller ihre Bergsteigerflügel und Miniwings dem Zulassungsprozedere unterzogen. Im Bereich 2,5 – 3,5 kg Eigengewicht gibt es eine ganze Reihe von Flügeln, die für Hochtouren sehr gut geeignet sind. Bei Gurtzeugen ist die Auswahl um einiges größer. Im Grunde braucht man für Hochtouren kein top bequemes Gurtzeug mit Sitzbrett. Ein Schlaufengurtzeug, in dem man mittlerweile auch recht bequem sitzen kann, tut es allemal. Und auch die Rettungsgeräte haben bei höherer Zuladung deutlich an Gewicht verloren. Die schweren mit Pelz gefütterten Jacken oder dicken Überhosen haben heute ausgedient und können durch leichte und funktionelle Kleidung für Hochtouren, der Baumwollhüttenschlafsack durch einen Seidenschlafsack, der schwere Helm durch einen leichten Flugsporthelm ersetzt wer-

den. Das Vario kann man getrost zu Hause lassen. Fast jeder besitzt heute ein modernes Smartphone, das auf einer Tour schon aus Sicherheitsgründen immer dabei sein muss. Kostenlose Software, wie z.B. XC Soar installieren und schon hat man ein vollwertiges Vario, das den Flug aufzeichnet, eine IGC Datei erzeugt, die man sofort nach der Landung auf den DHV-XC Server laden kann. Smartphones können aber noch viel mehr. OsmAnd beispielsweise, ist eine Open Source Navigations-App für Android. Die Navigation kann offline mit Vektor-/Rasterkarten genutzt werden, hierzu müssen die Karten auf dem Smartphone installiert werden. Es können auch GPX Tracks auf das Smartphone geladen und auf die Karten gelegt werden. 10 Karten kann man bei der kostenlosen Version herunterladen, was für Mitteleuropa völlig ausreicht, für € 5,99 bekommt man Karten der ganzen Welt. Mehr dazu auf [www.OsmAnd.de](http://www.OsmAnd.de) Warum diese krasse Gewichtsreduzierung werden sich einige fragen? Die Antwort ist ganz ein-

fach: Hochtouren sind schon durch den abnehmenden Sauerstoffgehalt in der Höhe und den oft viel schwierigeren Wegen anstrengender und mit weniger Gewicht macht die Tour einfach mehr Spaß. Nicht zu vergessen ist, dass bei Gletschertouren die dazu erforderliche Ausrüstung dazu kommt.

## Die Suche nach dem richtigen Startplatz

Hat man sich mit leichtem Equipment eingedeckt, geht es auf die Suche nach dem richtigen Berg. Über einschlägige Suchmaschinen findet man sehr schnell passende Tourenbeschreibungen. Etwas schwieriger wird es bei der Suche nach einem geeigneten Startplatz. Habe ich ein bestimmtes Ziel/Gipfel ausgesucht, bediene ich mich der Bilder, die die Tourengerher ins Netz stellen. Wenn ich ein Bild mit geeigneter Startfläche gefunden habe, lade ich es herunter und suche in den Eigenschaften nach der Aufnahmezeit. Anhand dieser Zeit und den Schatten kann ich die

Fliegt man nach dem schweißtreibenden Aufstieg über die Aufstiegsroute und den Startplatz, ist dies der krönende Abschluss eines erfolgreichen Hochtourentages



Firnfelder auf dem Gletscher bieten meist eine exzellente Startmöglichkeit



► Startrichtung herausfinden. Auch die Bilder von Google Earth leisten zusätzlich gute Dienste. Des Weiteren muss man sich überzeugen, ob die Flugroute frei von Hindernissen ist, z.B. Grate, Kessel oder lange Gleitstücke, die mit dem Gleitwinkel meines Flügels nicht mehr zu schaffen sind. Das geht am besten über Wanderkarten, ob in Papierform oder digital spielt eigentlich keine große Rolle. Wichtig ist, dass man gut Karten lesen

### Gehzeiten und Zeitangaben

Wer viel im Hochgebirge unterwegs ist, kann schon beim Anschauen einer Wanderkarte die ungefähre Gehzeit abschätzen. Die Zeitangaben in Tourenführern sind nicht immer zuverlässig, bzw. selten an die eigene Kondition angepasst. Deshalb ist ein Abgleich von mehreren Zeitangaben sinnvoll. Durchschnittliche Gehzeiten können durch eine einfache Formel errechnet werden.

Daraus ergibt sich ein Wert von 3 Stunden für den Aufstieg und 2 Stunden für die horizontale Entfernung. Der kleinere Wert der beiden, also 2 wird halbiert und zum größeren Wert, in dem Fall zu 3, dazugezählt. Ergibt eine Gehzeit von 4 Stunden. In höheren Lagen ab 2.500 m msl darf man ruhig etwas großzügig aufrunden, der geringere Sauerstoffgehalt macht sich auch bei guter Kondition bemerkbar.

### Wetter

Der Wetterplanung muss man im Hochgebirge eine besondere Bedeutung zukommen lassen. Nur selten gibt es an hochalpinen Startplätzen eine Schutzhütte in unmittelbarer Nähe, oder eine Bergbahn, mit der man einen gefahrlosen Rückzug antreten kann. Der beste Schutz gegen Wettergefahren im Hochgebirge ist eine gründliche Wetterplanung, die bereits mehrere Tage vor dem anvisierten Termin beginnen muss. Ein Hochdruckgebiet, vielleicht schon etwas älter, mit flacher Druckverteilung und geringer Gewitterneigung ist eine gute Voraussetzung, um sich an hoch gelegene Startplätze heran zu wa-

## Will man mit dem Gleitschirm im Hochgebirge erfolgreich sein, bedarf es einer peniblen Vorbereitung. Ein kurzer Blick auf die Wetterkarte reicht nicht aus.

kann. Diese Methode der Startplatzsuche ist auch für normale ParaTouren zuverlässig anwendbar. Die Startmöglichkeiten sind im Früh- und Hochsommer deutlich zahlreicher. Durch die fortschreitende Schneeschmelze werden die Startplätze in Richtung Herbst immer schwieriger und sind teilweise nicht mehr nutzbar.

Kleine Gruppen, bis max. 4 Personen, schaffen 400 HM/Stunde im Aufstieg und 5 km horizontal. Die genauen Werte können aus entsprechender Führerliteratur oder aus dem Internet über die GPS Daten übernommen werden.

Die Rechnung: Angenommener Höhenunterschied 1.200 HM, horizontale Differenz 10 km.

Anzeige





Die **Stabilität**,  
die Du brauchst –  
die **Leistung**,  
nach der Du Dich sehnst!

**SUMMIT XC<sup>3</sup>**  
EN - B \*

\* Aktueller Status Zertifizierung siehe website [www.up-paragliders.com](http://www.up-paragliders.com)

gen. Wetterinformationen, aktuelle Wetterwerte und Vorhersagen gibt es im Netz zuhauf. Nach meiner Erfahrung sind aber auch Hüttenwirte sehr gute Hobbymeteorologen. Das Mikroklima ihrer Gegend ist ihnen durch jahrelange Erfahrung bestens bekannt und sie können gute Wetterinfos liefern.

### Startvorbereitung und Startreihenfolge

Sind die Bedingungen am Startplatz optimal und sieht es auch nicht danach aus, als ob sich in den nächsten Stunden gravierend etwas ändern würde, ist es trotzdem sinnvoll, die herrliche Aussicht auf über 3.000 m nicht allzu lange zu genießen. Schneller als am Hausberg können sich hier die Bedingungen ändern und ein Abstieg über 1.500 Höhenmeter und mehr geht richtig in die Knie. Bilden sich kleine Cumuli mit einer Basis unterhalb des Startplatzes, ist sogar Eile geboten, denn es kann sehr schnell gehen und man sieht sich in einem Wolkenmeer wieder. Die Basis steigt zwar normalerweise tagsüber an, doch gibt es keine Garantie, dass die Wolken den Startplatz heute noch frei geben. Während die Startreihenfolge an normal gelegenen Startplätzen kaum eine Rolle spielt, ist sie im Hochgebirge sehr wichtig. Sie sollte in der Gruppe durchgesprochen werden. Ein erfahrener Flieger darf durchaus das Vergnügen eröffnen, während der schwächere hinterher fliegt. Der erfahrenste ParaAlpinist, der alleine zu Fuß absteigen kann, sollte als letzter starten.

### Was gibt es sonst noch zu beachten

Anseilen auf dem Gletscher. Ist er nicht völlig schneefrei und alle Spalten gut sichtbar, ist es verantwortungslos, nicht angeseilt zu gehen.

Genau so wichtig wie das Seil sind Pickel und Steigeisen. Bereits ein hart gefrorenes steiles Schneefeld kann ohne Steigeisen zu einer unlösbaren Aufgabe werden. Leichte Steigeisen aus Alu reichen im Normalfall aus.

Bergbahnen, falls man sie zu Hilfe nehmen möchte, aber auch Schutzhütten, besonders im Hochgebirge, schließen oft schon Mitte September. Ein Anruf verschafft Gewissheit.

Hüttenwirte wollen über die ankommenden Gäste informiert werden, um in der Küche besser planen zu können. Genauso wichtig wie die Anmeldung ist die Abmeldung, wenn was dazwischen kommt.

Lawinenunfälle gibt es nicht nur im Winter. Auch im Früh- und Hochsommer ist die Schneelage meist noch ausreichend, um Tourengern Schwierigkeiten zu bereiten.

Genügend trinken ist sehr wichtig. Für einen Menschen ist es kein Problem, einen Tag ohne Essen auszukommen. Ein paar Riegel und/oder ein bisschen Obst reicht im Normalfall leicht aus. Schwere Mahlzeiten drücken erst auf die Schultern und dann auf den Magen.

Die detaillierte Planung einer Hochtour ist extrem wichtig. Nicht immer wird man erfolgreich sein, denn auch Wetterfrösche können irren und der Wind wird stärker, oder kommt aus einer anderen Richtung als vorhergesagt, oder andere Faktoren passen nicht ins Konzept. Doch bei guter und gewissenhafter Vorbereitung kann man durchaus eine Ausbeute von über 90% erreichen. ◀

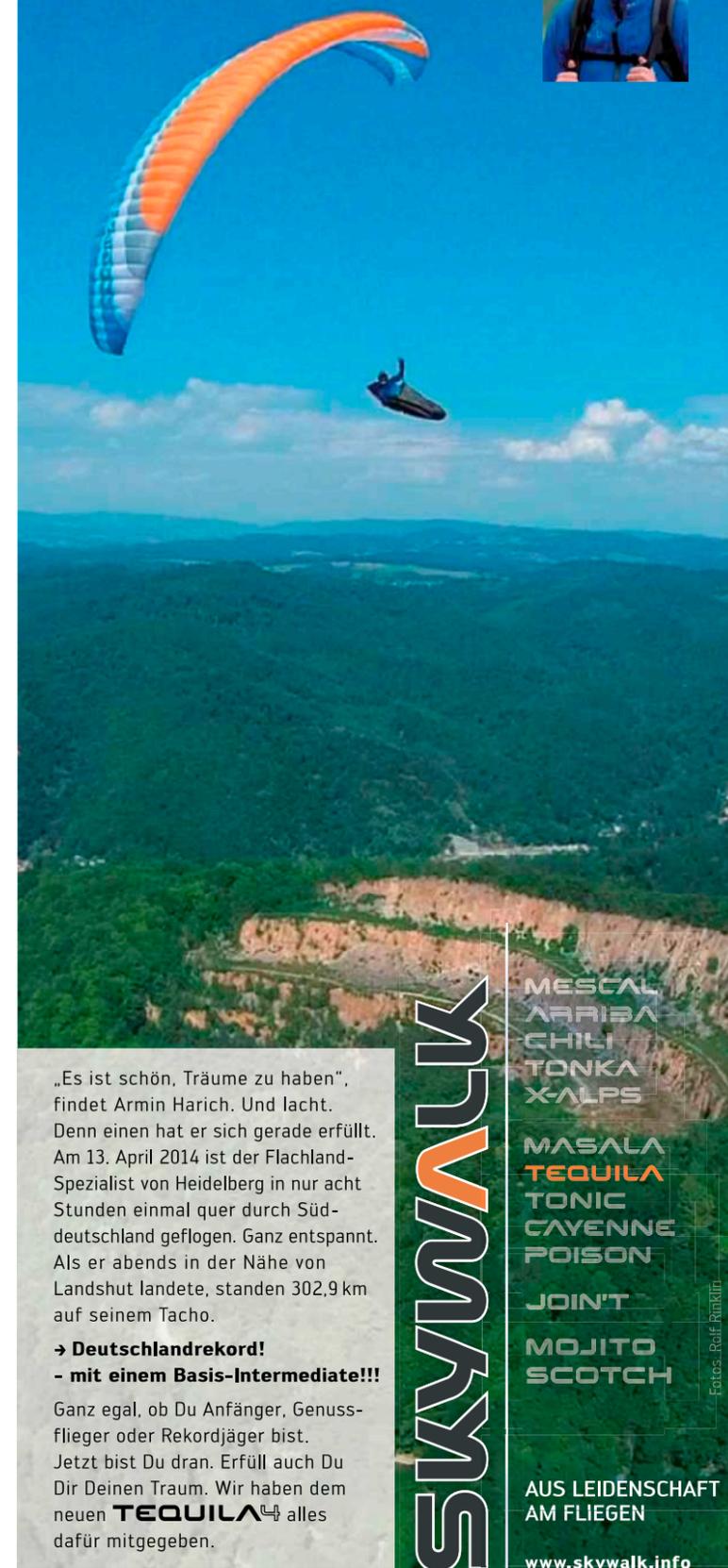
[www.dhv.de](http://www.dhv.de)

# Einfach besonders und besonders einfach!

303 Kilometer ... ganz entspannt.



Anzeige



„Es ist schön, Träume zu haben“, findet Armin Harich. Und lacht. Denn einen hat er sich gerade erfüllt. Am 13. April 2014 ist der Flachland-Spezialist von Heidelberg in nur acht Stunden einmal quer durch Süddeutschland geflogen. Ganz entspannt. Als er abends in der Nähe von Landshut landete, standen 302,9 km auf seinem Tacho.

→ **Deutschlandrekord!**  
- mit einem Basis-Intermediate!!!

Ganz egal, ob Du Anfänger, Genussflieger oder Rekordjäger bist. Jetzt bist Du dran. Erfüll auch Du Dir Deinen Traum. Wir haben dem neuen **TEQUILA** alles dafür mitgegeben.

**SKYWALKS**

MESCAL  
ARRIBA  
CHILI  
TONKA  
X-ALPS  
  
MASALA  
TEQUILA  
TONIC  
CAYENNE  
POISON  
  
JOIN'T  
  
MOJITO  
SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT  
AM FLIEGEN

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

Fotos: Ralf Finklin

# Ein Virus ist ausgebrochen!

DHV-Jugend in Greifenburg

TEXT ANDREAS KIRSCHSTEIN | FOTOS MATTHIAS SEREN

**W**ir schreiben Freitag im April. Erster Tag, der Virus ist aktiv: ausgedörrte Fliegerleiber, geschwächt durch den Winter, treffen in Greifenburg ein. Ein paar infizierte Drachen- und Gleitschirmflieger sind schon seit Donnerstag vor Ort und so hat der Flugvirus ein leichtes Spiel.



Noch vor dem ersten Wetterbriefing wird von den schönen Flügen am Vortag berichtet. Kajo hat mit dem Drachen die 100 km Marke geknackt. Andere setzen ihren persönlichen Rekord mit dem Drachen und Gleitschirm auf über 60 km. 9 Uhr, aus dem DHV-Jugend Zelt tönt ein greller Schrei „Brieeeeeefing!“ Prof. Dr.-med. Wurst Vatter hält die Visite, die Diagnose ist schnell gestellt: Kaffeegeruch, das Krachen trockenen Müslis, die Blicke gen Himmel gerichtet. Das im Drautal grassierende Flugvirus ist ausgebrochen. Aussicht auf Heilung: „Es besteht eine Chance, doch wenn sich die Zirren weiter ausbreiten, wird es wohl einige dahin rafften“, so Prof. Dr. med. Wurst Vatter.



Zur Prophylaxe wird noch eine Landeeinweisung verschrieben und ab geht's auf den Berg. Oben angekommen, haben sich die Zirren weiter ausgebreitet und schon bald ist der Himmel zugezogen.

## Und es geht doch!

Es wird fleißig gestartet und, obwohl es kaum noch einer für möglich gehalten hat, geht es hoch, erst zäh, dann immer besser und mit etwas Geduld auch über 3.000 Meter. Das reicht für ein paar kleine Strecken. Ferdi fliegt, macht die Enten Mama und fliegt mit seinen Küken vom Streckenflugseminar 60 km. Ich kann auch über dem Startplatz mit meinem Drachen aufdrehen und mache mich gemeinsam mit zwei Gleitschirmen auf den Weg. Die Taktik ist so einfach wie gemein. Ich hab keinen Bock außen zu landen und so drehe ich einfach etwas länger, lass die beiden vorfliegen, um dann im nächsten Bart darüber

einzusteigen. So geht es bis zur Stromleitung und zurück. Sicher gelandet, wird der Grill angeheizt, den die RC-Gleitschirme noch zu stundenlangem Thermikkreisen nutzen. Am Lagerfeuer wird bis in die späten Abendstunden von den schönen Flügen berichtet.

## Aprilwetter

Samstagmorgen 7:30 Uhr mit Rumpeln und Quietschen öffne ich die Schiebetür meines Autos. Die Augen noch fest zu gekniffen, die Daumen noch fester gedrückt, strecke ich den Kopf heraus. Der wird nicht nass und so öffne ich vorsichtig das erste Auge. Schnell wieder zu, einmal schütteln und das Gleiche nochmal. Nein, ich



habe mich nicht getäuscht, die Sonne scheint tatsächlich vorsichtig durch eine Wolkenlücke und wenn das so weiter geht, können wir heute noch schöne Flüge machen. Eine Gruppe macht sich zu Fuß auf den Weg zum Gaugen und wird nach dem Gipfelsturm mit einem schönen Abgleiter belohnt.

## Wir sehen uns wieder

Die Heilung verläuft besser als gedacht, ob das Flugvirus tatsächlich besiegt werden kann, ist jedoch fraglich. Aber wollen wir das wirklich?

## Termine DHV-Jugend 2014

**Sicherheitstraining I (Achensee)**  
04.08. bis 06.08.14

**Sommerevent/DHV-Jugend FunCup (Zillertal)**  
10.08. bis 16.08.14

**GS-Windenschein (Jena)**  
03.09. bis 07.09.14

**XC-Woche Piedrahita**  
06.09. bis 14.09.14

**Sicherheitstraining II (Idrosee)**  
14.09. bis 17.09.14

**Dolomiten**  
02.10. bis 05.10.14

**Walk & Fly (Tirol)**  
17.10. bis 19.10.14

(Ausweichtermin: 24.10 bis 26.10.14)

## DHV-EVENTS:

Junior & Ladies Challenge - 18.08. bis 23.08.2014

HG Challenge - 21.07. bis 26.07.14

Weitere Infos sowie die Anmelde-möglichkeit findest Du auf [www.dhv-jugend.de](http://www.dhv-jugend.de)

# CONNECT REVERSE EVO

- komfortables Mesh-Rückenteil
- leichte Alu-Schnallen
- optimiertes Gurtsystem
- leichteres Material
- verbesserte Geometrie
- strömungsunabhängiger Mehrkammerairbag
- optimierte Deckeltasche
- viel Platz für Ausrüstung
- noch leichter
- Tragesystem
- deuter

und viele weitere durchdachte Details



Du willst alles über das Connect Reverse Evo wissen? Frag deinen Händler oder besuche unsere Webseite!

[www.swing.de/connect-reverse-evo.html](http://www.swing.de/connect-reverse-evo.html)





# Winglets am Drachen

Bei Airlinern, Transport- und Segelflugzeugen sind sie schon lange Standard. Jetzt hat Michael Möller, Geschäftsführer der Firma Seedwings Airsports, wirksame Winglets für die Seedwings Hängegleiter Crossover und Skyrunner entwickelt.

TEXT UND FOTOS DIPL.-ING. MICHAEL MÖLLER



Winglet des Seedwings Skyrunner XR von unten. Gut zu erkennen ist der Eingriff bis ins Doppelsegel, um die Strömung nicht zu verwirbeln und einen festen Sitz zu gewähren.



Winglet des Seedwings Skyrunner XR von oben. Auch hier ist der Übergang strömungsgünstig ausgelegt. Markant sind die Stütz Nähte zur Versteifung des Winglets.

Ziel war es, die Gleitleistung zu erhöhen, die Stallgeschwindigkeit zu verringern, das Verhalten beim Strömungsabriss zu verbessern und eine Stützung des Flügels beim Kreisen in der Thermik zu erreichen. Hierzu wurde das Strömungsverhalten im Flug gründlich analysiert. An Hängegleiterflügeln endlicher Streckung bilden sich bedingt durch den Druckunterschied zwischen Ober- und Unterseite Wirbel, durch die im Randbogenbereich Wirbelschleppen entstehen. Die Luft strömt von der Unterseite der Tragflächen, wo Überdruck vorliegt, um die Randbögen herum nach oben, wo Unterdruck herrscht. Die Wirbel sind bei positiver Tragflächenpfeilung an der Flügelspitze am stärksten und rollen sich (je nach Flugzustand) zu einem Randwirbel auf. Die Wirbel induzieren im Außenbereich des Flügels eine abwärts gerichtete Kraft. Die Rotationsenergie, welche für die Aufrechterhaltung des Wirbels benötigt wird, wird dem System, somit dem Hängegleiter, als kinetische Energie abgezogen und macht sich schlussendlich als induzierter Widerstand bemerkbar. Zudem wird die Auftriebsverteilung gegen das Flügelende hin stark geschwächt und weicht vom elliptischen Optimum ab. Bei genauerer Betrachtung des Strömungsverlaufes bei Drachen fällt besonders die Austrittskante im Bereich des Flügelendes auf. Diese Form dient der gleichmäßigen Segelspannung, fördert jedoch die Vergrößerung und Ausbreitung des Randwirbels.

Die anströmende Luft (rot) wird auf der Flügelunterseite nach außen gedrängt (blau) Siehe Bild unten, schlägt am Randbogen um und bildet den Randwirbel (lila). Durch den Segelschnitt im Außenbereich bildet die Austrittskante einen weiteren Wirbel (grün), der den Randwirbel auf der Flügeloberseite Richtung Flügelmitte zieht, den Randwirbel vergrößert und neben der Widerstands-Erhöhung einen Teil der auftriebserzeugenden Strömung stört (siehe Zeichnung 1). Verschiedene Simulationen am Computer und Tests im Flug haben ergeben, dass teilweise je nach Flugzustand bis zu ein Meter auftriebserzeugender Fläche durch die Randwirbel verloren gehen. Insbesondere im Langsamflug (Landung, Kurbeln in der Thermik) bilden sich die Randwirbel besonders groß aus und verlaufen über einen weiten Bereich des äußeren Flügels, wo sie die Rollneigung erhöhen.

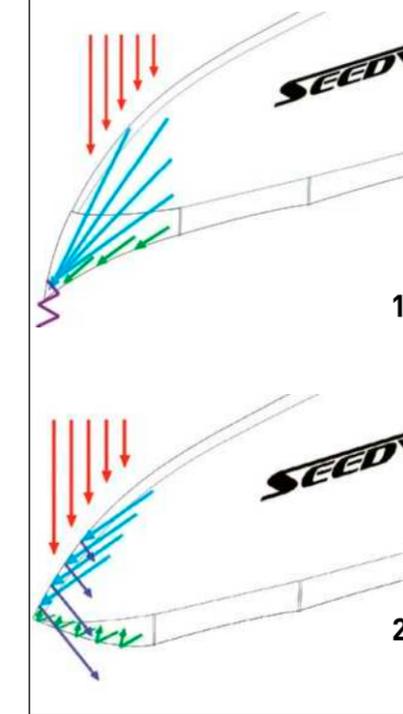
Speziell im Langsamflug (Kreisen in der Thermik, Landeanflug) bildet sich der Randwirbel besonders groß aus und zerstört einen großen Teil des Auftriebes im Flügel-Außenbereich. Im Langsam-

flug wird dem Auftrieb am Flügel-Außenbereich besonders viel Aufmerksamkeit gewidmet, um die Steuerbarkeit zu erhalten. Ziel war den Randwirbel zu minimieren und eine seine Ausbreitung in Richtung Flügelmitte zu verhindern.

Winglets reduzieren den Einfluss dieser Wirbel, indem sie diese nach außen ableiten, so dass sie nicht auf die Flügeloberseite gelangen. Die gewünschte Reduzierung des Luftwiderstands rührt am Ende daher, dass die Tragfläche besser ausgenutzt wird (keine Reduzierung der effektiv auftriebserzeugenden Fläche und erhöhte Streckung bei gleichbleibender Spannweite). Ein mit Winglets ausgerüsteter Drachen kann (im Vergleich zu einem mit identischer Tragfläche ohne Win-



Neueste Wingletform an einer Boeing 787-Dreamliner



glets) bei gegebenem Gewicht und Geschwindigkeit mit einem geringeren Anstellwinkel operieren, was den induzierten Widerstand verringert. Entscheidend bei der Entwicklung der Winglets sind die Flügelform, das genutzte Profil, der wirksame Geschwindigkeitsbereich, die Flügelschränkung und vor allem die Form der Winglets. Eine einfache Streckung des Außenbereiches oder Aufrichtung des Wingtips bringt beim Hängegleiter maximal eine optische Verbesserung, führt aber nicht zum Ziel. Hinzu kommen die baulichen Vorgaben, insbesondere bei Drachen sollten die Winglets wenig wiegen, einfach zu montieren und gut zu verstauen sein. Aufgrund des eher geringen Geschwindigkeitsbereiches und baulichen Befestigungsmöglichkeiten am Drachen bieten sich am ehesten Abwandlungen der sogenannten Raked Wingtips an, wie sie im Jahre 2000 von Boeing erstmals eingesetzt wurden.

Diese Form führt die Strömung in Richtung Wingletspitze ab und verhindert so die Bildung von randwirbelaufbauenden Abrisswirbeln und das Auflaufen des Randwirbels in Richtung Flügelmitte. Durch die nach außen gekrümmte Form und eine genau definierte Aufstellung wird zudem erreicht, dass der verbleibende Randwirbel nicht auf die Flügeloberseite treffen kann, wodurch eine Vergrößerung der effektiv auftriebserzeugenden Fläche erreicht wurde (siehe Zeichnung 2). Insbesondere im Flügelaußenbereich liegt die Strömung deutlich sauberer an und verbessert die Langsamflugeigenschaften erheblich. Durch die Form der Winglets wird die anströmende Luft in Richtung Wingletspitze geführt. Der Randwirbel bildet sich dadurch deutlich kleiner aus und wird nicht mehr durch den Abrisswirbel zur Flügelmitte gezogen.

Seedwings fertigt die Winglets aus einem leichten Schaumkern, verschiedenen Mylar Schichten und den am Drachen verwendeten Ober- bzw. Untersegelmateriale. Die Formstabilität wird durch verschiedene Stütz Nähte sowie einen Kohlefaserstab gewährleistet, wodurch ein Gewicht von nur 270 Gramm pro Seite erreicht wird.

Flugversuche mit dem Seedwings Skyrunner und Crossover haben eine erhöhte Gleitleistung, eine geringere Stallgeschwindigkeit sowie ein deutlich verbessertes Abrissverhalten gezeigt. Zudem liegt der Flügel im Langsamflug deutlich ruhiger. Beim Kurbeln in der Thermik liegt der Flügel neutral. Wird der Drachen in der Luft gestallt, nickt er nicht ab, sondern geht in einen gleichmäßigen Sackflug über, der sehr einfach beendet werden kann. ▽

# Fliehkraft

Endlich auch in Deutschland – G-Force-Trainer im Inntal

TEXT TANJA BERGBAUER



## Phasenbild

In diesem Phasenbild wird die Dynamik im G-Force-Trainer deutlich. Der Teilnehmer steuert dabei den G-Force-Trainer selbst. Die gewählte g-Belastung wird vorab als Obergrenze festgelegt.

FOTO GERNOT BRABÄNDER

## Steuertechnik & Körperhaltung

Die Steuertechnik (Einleitung, Stabilisierung, Ausleitung) bei der Steilspirale wird unter dem Einfluss der g-Kräfte trainiert. Der Trainer korrigiert unmittelbar die Steuerung, Sitzposition und Atemtechnik der Teilnehmer. Eine ideale Vorbereitung auf ein Sicherheitstraining.

FOTO GERNOT BRABÄNDER

Nach wie vor zählt die Steilspirale durch die hohen erzielbaren Sinkgeschwindigkeiten zu den wichtigsten Abstiegsmanövern. Das G-Force-Training richtet sich nicht nur an Streckenpiloten, die die Spirale beispielsweise bei einem drohenden Gewitter einsetzen. Selbst wenn man diese Schnellabstiegshilfe meint nie zu brauchen, sollte man damit vertraut sein, denn man kann auch ungewollt, zum Beispiel durch einen Verhänger oder Eintwisten, in einen Spiralfall gelangen.

Doch wie viele g's verkraftet dein Körper? Wichtig zu wissen, denn bei einer Steilspirale wirken Fliehkkräfte von bis zu 3-5 g auf den Piloten ein und stellen eine schwere körperliche Belastung dar.

Die Antworten sowie spezielle Flug- und Atemtechniken liefert das G-Force-Training. Es bietet die Möglichkeit, sich schrittweise und in einer sicheren Umgebung an Fliehkkräfte zu gewöhnen. Dabei erlernt der Pilot, neben der Perfektionierung der Steuertechnik - Einleitung, Stabilisierung und Auslei-

tung der Spirale -, eine spezielle Methode. Diese ermöglicht, dass der menschliche Organismus diesen Kräften besser standhält und es nicht bereits nach wenigen Sekunden zum Blackout kommt. So gelingt es den Teilnehmern am Ende des Trainingstages mit Hilfe einer gezielten Atmung in Kombination mit einer hohen Körperspannung sowie der richtigen Sitzposition, die g-Kräfte körperlich gut zu verkraften. Natürliche Körperreaktionen wie Angststarre oder flaches Atmen gehören der Vergangenheit an. Unter diesen realitätsnahen Bedingungen wird dann auch die Rettungsauflösung trainiert. Der Sicherheitsgewinn, der dabei erzielt wird, ist enorm.

Dadurch, dass der Pilot selbst den G-Force-Trainer steuert, tastet er sich an seine individuellen Belastungsgrenzen mit den typischen Symptomen wie eingegengtes Blickfeld, Greyout und Blackout heran. Erst unter dem Einfluss der Fliehkkräfte merkt man, wie entscheidend dabei die richtige Atmung und Körperhaltung ist, um nicht Gefahr zu laufen, in der Luft ohnmächtig zu wer-

Alexandra Gregor, fliegt seit 4 Jahren und macht gerade den Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang:

*"Ich war schon in einer vergleichbaren Situation bei einem Sicherheitstraining über Wasser. Da habe ich einen Full-Stall gemacht, der komplett schief ging und dann war ich in einer Steilspirale bzw. in einem Sat drin und da ist es schon ganz schön schwierig, dass man den Retter zieht. Von daher ist das Training super, weil man weiß, was auf einen zukommt, und dann ist man auch innerlich entspannter."*



## Dr. Ecki Schröter, Verbandsarzt DHV:

*„Der G-Force-Trainer ist die optimale Möglichkeit, die individuelle physische Grenze in der Steilspirale austesten zu können. Die Effektivität der Maßnahmen (Atmung, Bein- spannung) selbst erfahren zu können fand ich persönlich besonders eindrucksvoll. Das gibt Sicherheit und Selbstvertrauen. Ein Training, nicht nur für den Acro-Pilot, sondern insbesondere auch für den Gelegenheitspilot. Zur Vermeidung der tragischen Steilspiralen-Unfälle sicher ein wertvoller Beitrag.“*



## Retterauslösung

Die Schwierigkeiten beim Auslösen des Retters unter g-Kräften überrascht viele Teilnehmer. Gezielt wird eine schnelle und verzögerungsfreie Auslösung unter realitätsnahen Bedingungen trainiert.

FOTO TOBIAS BAUER

den. Nur so gelingt es, sich weiter gut im Raum zu orientieren und für die Entscheidungen bezüglich Höhe über Grund und Rettungsauflösung einen klaren Kopf zu bewahren.

Weiß man schließlich seine eigene Grenze, bieten Varios neuerer Generation die Möglichkeit, mit Hilfe eines Warntons auf die vorab eingestellte g-Kraft hinzuweisen. So hat der Pilot die Möglichkeit, die Steilspirale in seinem Komfortbereich zu erfliegen.

Der Fliehkraftsimulator eignet sich auch bestens als Vorbereitung auf ein Sicherheitstraining oder auch als Training vor Freestyle-Manövern wie dem SAT. Durch die Lage in Brannenburg, nur circa 15 Kilometer südlich vom Inntal dreieck, lässt sich das G-Force-Training optimal mit einem Sicherheitstraining verbinden.

Weitere Informationen gibt es unter [www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de).



## Atemtechnik

Das Erlernen einer speziellen Atemtechnik trägt dazu bei ein eingegengtes Blickfeld, Greyout und Blackout zu verhindern

FOTO TANJA BERGBAUER

## Karl Slezak, Sicherheit und Technik, DHV

*„Das G-Force-Training ist speziell für die Retterauslösung ein wertvolles Werkzeug, weil wir wissen, dass praktisch alle Rettungsgeräteauslösungen in g-Belastungssituationen erfolgen, also bei Verhängern, Spiralstürzen usw. Wenn die Leute die Gelegenheit haben zu lernen, wie sie ihren Rettungsschirm unter g-Last auslösen und erfahren, was es da für Probleme gibt, dann ist das richtig gut. In den Unfallmeldungen sagen uns die Leute immer wieder, dass sie erstaunt waren, wie viel Kraft nötig war, gegen die g-Kraft den Retter auszulösen. Und wir haben ja jetzt hier schon ein paar Probleme gesehen. Da kann ich nur sagen, es ist besser es passiert hier, als dann in freier Wildbahn.“*

*Ich kann das G-Force-Training auch vorm Sicherheitstraining empfehlen, um zu schauen, wo ich stehe, wie meine Fitness gegenüber g-Kraft ist. Und da find' ich den Standort auch richtig gut, weil die Leute auf dem Weg zum Sicherheitstraining hier durchkommen.“*





Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Weser

### Was hat Spatial Cognition mit Drachen- und Gleitschirmfliegen zu tun?

Der Mensch ist das unfertigste Lebewesen auf dieser Erde. Der Mensch kann eigentlich nichts. Die einzige brauchbare Gabe ist das Gehirn. Denn im Gehirn werden komplexe Fantasien entwickelt. So strebte der erdgebundene Mensch schon immer in die dritte Dimension, die Ikarus-Sage zeugt davon. Dank heutiger Werkstoff- und Computertechniken sind wir in der Lage, mit der Hilfe der Sonnenkraft in die dritte Dimension zu schweben. Aber wie kommt unser Gehirn im 21. Jahrhundert mit der Dimensionserweiterung zurecht? Wie navigiert das Gehirn, wie bildet sich räumliche Tiefenschärfe ab, wie werden Winkel und Entfernungen in drei Dimensionen in das Bewusstsein projiziert? Im Rahmen des Forschungsprogrammes wurden Experimente zur Raumrepräsentation von der Universität Bremen und Universität Freiburg durchgeführt. Unterstützt von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) untersucht unser Drachensflieger Sven Eberhardt mit Hilfe eines neuen Hängegleiter-Simulators den Einfluss von Störsignalen, eingeschränkter Sensorik sowie versteckte Manipulationen in der durchflogenen, virtuellen Realität. Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DFC Weser) unterstützt Sven beim Aufbau des realitätsnahen Drachengestells und der erste Vorsitzende des Vereins Eberhard Dengler hat sich als Proband für die Kalibrierung des head mounted Displays zur Verfügung gestellt. Das Head mounted Display aufgesetzt, war nach einer viertel Stunde Flug in der virtuellen 3D Bergwelt von Alaska sein Gleichgewichtsorgan nachhaltig irritiert, es hat aber trotzdem viel Spaß gemacht. Danach wurde der neue Prototyp eines Drachenflugsimulators auf der Outdoor Messe in Bremen vom Publikum getestet. Ein Erfolg, der Drachensimulator war zwei Tage lang ausgebucht. Der Spuckeimer wurde trotz der massiven virtuellen kybernetischen Einflussnahme über das head mounted Display glücklicherweise nicht benötigt, aber erste Erkenntnisse in der Spatial Cognition gewonnen.  
Eberhard Dengler



Von links: Anton Waldinger, Alex Schirlitz, Helmut Strasser, Kirsten Preis, Franz Pfaffinger, Markus Schweinester, Udo Engelhardt, Wolfgang Paul, Thomas Strasser, Paul Augart.

### Silent Wings

### Wintercup 2014

Für ihren mittlerweile 4. Wintercup erhoben sich die Mitglieder vom Silent Wings Gleitschirmclub Burghausen auch in diesem Jahr wieder in die Lüfte. Das Fluggebiet war der 1.800 Meter hohe Bischling im Tennengebirge. Bei viel Sonnenschein aber frostigen Flugbedingungen gingen 11 Teilnehmer an den Start. Vereinsvorstand Kirsten Preis erteilte nach dem obligatorischen Briefing die Starterlaubnis. Neu war in diesem Jahr die Flugaufgabe. Ziel der Teilnehmer war nicht wie bisher, mit dem Gleitschirm einen möglichst ausgedehnten Streckenflug zu absolvieren, sondern sich die längste Zeit oben zu halten. Eine beliebige Anzahl von Flügen konnte versucht werden. Für die Auswertung der persönlichen Flugdaten musste jeder Teilnehmer ein GPS-Gerät mitführen. Zum Aufwärmen und einer Abschlussbesprechung trafen sich die hartgesottenen Piloten nach der Landung im Liftstüberl in Werfenweng. Mit einer Flugdauer von 4:34 Stunden ging Wolfgang Paul aus Burgkirchen in diesem Winter als Sieger hervor. Titelverteidigerin Kirsten Preis (Simbach) blieb 3:31 Stunden in der Luft und wurde Zweite. Mit 3:21 Stunden Airtime schaffte Franz Pfaffinger (Pocking) den 3. Platz.  
Wolfgang Paul



Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Regental

### Jahreshauptversammlung

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Regental stellte sich in seiner Jahreshauptversammlung im Gasthaus Dirscherl, Maierhofen, als rühriger Verein dar. Der Verein hat aktuell über hundert Mitglieder und unterhält mehr Fluggebiete im Bayerischen Wald. Vorsitzender Georg Eichinger berichtete aus dem Vereinsleben und hob einzelne Veranstaltungen besonders hervor: Das gemeinsame Retterpacken in Neukirchen und die Saisonöffnung am Sommerberg mit AirDesign Festival. Er erinnerte an die schönen Flugtage beim Herbstausflug nach Sand in Taufers. Weiter bedankte er sich bei allen Mitgliedern, die bei der Startplatzpflege am Sommerberg mithalfen und gratulierte den Teilnehmern am Bayerwaldcup zu ihren Erfolgen. Hoch erfreut zeigte sich der Vereinsvorsitzende auch über den Eintritt von neuen Gleitschirmfliegern in den DGFC Regental. Im Anschluss erfolgten die Neuwahlen, alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig gewählt. Der Verein gratuliert seinem neuen Vorstand namentlich: Georg Eichinger (1. Vorsitzender), Gerhard Buschmann (2. Vorsitzender), Reinhold Raab (Kassier), Tobias Strangfeld (Schriftführer) und Stephan Wirth (Geländewart).  
Auch im neuen Jahr sind wieder zahlreiche Veranstaltungen geplant (21. Juni Sonnwendfeier auf dem Sommerberg, 6. September Vereinsmeisterschaft, 13.-14. September Schäferfest auf der Landewiese, 3. - 6. Oktober Herbstausflug). Aktuelle Informationen auf der Homepage des Vereins unter [www.dgfc-regental.de](http://www.dgfc-regental.de)  
Albert Sturm



Vorstand SauerlandAir ( v.l. Jürgen Bräuer, Bernhard Linn, Burkhard Schulte, K.-J. Hanses, Josef Fankhauser, Markus Hanses )

### SauerlandAir

### Hauptversammlung

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerverein SauerlandAir hatte seine diesjährige Hauptversammlung in seinem bekannten Fluggebiet Wenholthausen. In der Schützenhalle konnte Vorsitzender Burkhard Schulte trotz nicht fliegbarem Aprilwetter mehr als 100 Mitglieder begrüßen. Den weit über 500 Mitgliedern, die bis aus Holland zum Fliegen ins Sauerland kommen, bietet SauerlandAir mit zahlreichen Geländen in Willingen, an den Bruchhauser Steinen, in Düdinghausen, Wenholthausen und bei Fort Fun Gelände für alle Windrichtungen. Bei dieser Versammlung konnte die erfolgreiche Arbeit des Vorstandes präsentiert werden, an einigen Geländen zusätzliche sichere Startplätze eingerichtet zu haben, um den faszinierenden Sport schon beim Abheben sicher zu machen. Vom DHV kam der Referent für Flugsicherheit Björn Klaassen mit dem Regionalbeirat West Bernd Böing und informierte über die neuesten Regeln im Luftsport. Einstimmig wiedergewählt zum 1. Vorsitzenden wurde Burkhard Schulte aus Elleringhausen/Willingen, auch bestätigt Karl-Josef Hanses aus Scharfenberg als 3. Vorsitzender und Bernhard Linn aus Düsseldorf als Schriftführer. Weiter im Vorstand sind Sarah Gruss aus Winterberg als 2. Vorsitzende und Josef Fankhauser aus Ostwig als Kassierer. Die Mitgliederverwaltung bleibt bei Jürgen Bräuer aus Hilchenbach. Sportwart Markus Hanses aus Elpe ehrte die Gewinner des letzten Jahres für die am weitesten geflogenen Strecken, teilweise weit über 100 km. Wer Interesse an diesem Sport hat, kann mehr erfahren unter [www.sauerlandair.de](http://www.sauerlandair.de) oder beim großen internationalen Ziellandewettbewerb in Elpe, der am 7.-9. Juni mit amtierenden Weltmeistern stattfindet.  
Burkhard Schulte

Anzeigen

**Redaktionsschluss**  
September Info 189 - 2. Juli 2014  
November Info 190 - 1. Sept. 2014

**GLEITSCHIRMSERVICE ROTH**  
Retter packen 32.- €  
Schirm checken 147.- €  
Check mit Retter packen 169.- €  
Alle Preise inkl MwSt und Porto  
Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen  
Tel. 0170-9619975  
[www.gleitschirmservice-roth.de](http://www.gleitschirmservice-roth.de)

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!  
**Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen**  
Infos: +49(0)8051 63676 [www.gleitschirmbeschriftung.com](http://www.gleitschirmbeschriftung.com)

**FLY TIROL**  
**FLUGSCHULE WESTENDORF**  
**Nova Testzentrum**  
Tandemflüge  
Aus- u. Weiterbildung  
Reisen - Handel - Verleih  
Bergliffstr. 22, A-6363 Westendorf  
mobil: +43 676 847617100

Anzeigen



DFC Hochries-Samerberg

### Landetraining zum Saisonauftakt

Um die Piloten nach der Winterpause wieder mit ihren Geräten vertraut zu machen, organisierte der Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg mit Unterstützung der Flugschule Hochries Ende März ein Landetraining auf dem Segelflugplatz in Brannenburg. Da an diesem Wochenende auch das alljährliche Rettungsfallschirm werfen und neu packen lassen und sich anschließend nur wenige hundert Meter zum Windenschlepp begeben. Neben einem Startwagen hatte der Verein eine Winde (von der Flugschule Hochries) sowie zwei erfahrene Windenfahrer (Christian Blank und Uli Schorer vom LSV Greiling) organisiert, die sich beim Schleppen abwechselten. Bei einer Schleppstrecke von 700 m war die Ausklinkhöhe hoch genug, um eine saubere Landeinteilung zu fliegen. Es wurde an zwei Seilen geschleppt und aufgrund der kurzen Seilrückholzeiten kamen alle Piloten mehrmals in die Luft und wieder sicher auf den Boden. Um das Ziel - die Landetechnik zu verfeinern - zu erreichen, bekamen die Piloten nach jeder Landung unmittelbar Rückmeldung von den am Boden wartenden Kollegen und jeder versuchte, beim nächsten Schlepp die gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen. Damit die Eindrücke auch erhalten bleiben, wurden die Landungen von Frank Schulze (DFC Hochries) gefilmt und können auf der Homepage des DFC ([www.dfc-hochries.de](http://www.dfc-hochries.de)) angesehen werden. Die neu gewonnene Sicherheit hinterlässt bei den Fliegern ein gutes Gefühl. Neben Clubmitgliedern des DFC Hochries-Samerberg waren auch einige Flieger von befreundeten Clubs der Einladung gefolgt und am Abend waren sich alle einig: eine gelungene Premiere, die auf jeden Fall wiederholt werden muss. Noch ein herzliches Dankeschön an die Flugschule Hochries und den Segelflugverein Brannenburg für die Unterstützung des Events.  
Dieter Kattenbeck

DGV Südwestfalen-Hohenzollern

### Neue Gästeflugregelung

Neue Gästeflugregelung an der Oberen Tonhalde in Buttenhausen. Die bisherige Tageskasse ist nicht mehr möglich, deshalb hat der DGV Südwestfalen-Hohenzollern folgende Änderung beschlossen: Gäste sind weiterhin herzlich willkommen, müssen sich aber einmalig registrieren und bekommen eine Jahresflugkarte zugesandt. Das Formular und alle Infos gibt es auf [www.dgv-piloten.de](http://www.dgv-piloten.de). Schwarzfliegen wird nicht geduldet und es erfolgt Flugverbot. Oben am Startplatz ist nun auch eine DHV-Fluggeländekarte angebracht. Bitte aus Naturschutzgründen die Auflagen beachten.  
Ralf Ropella



Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg

### Aufgefrischt

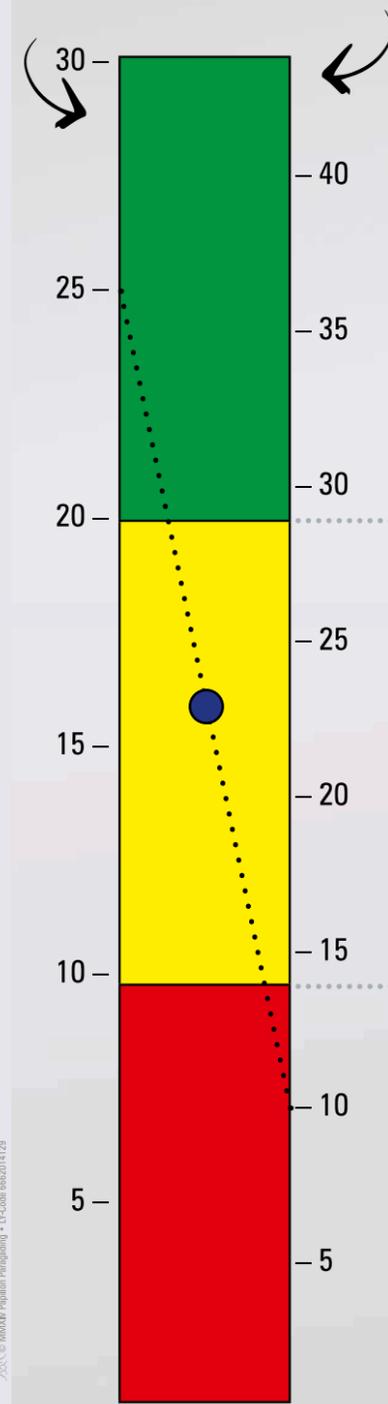
Zum Start in die neue Flug- und Schleppesaison hatten sich die Verantwortlichen des Albatros Gleitsegelclubs Aschaffenburg zum Ziel gesetzt, Mitgliedern und befreundeten Piloten des Vereins mehr Sicherheit bei ihren Flügen und bei den Schleppts an der Winde mit auf den Weg zu geben. Sie fanden Unterstützung und das richtige Programm im Ausbildungsangebot des DHV, das Schleppseminar. Im April fand es statt. Das Angebot wurde von ca. 30 Piloten wahrgenommen. Michael Grau gab bereits vor Schleppbeginn Hinweise zum sicheren Schleppbetrieb und sprach die besondere Funktion und Aufgaben des Startleiters an. Die Wetterbedingungen ermöglichten für einzelne Piloten Flüge von knapp einer Stunde. Zum Abschluss des Schleppseminars stieg Michael Grau in die Einzelanalyse der Schleppts per Videoaufzeichnung ein. Er lobte das gute Zusammenspiel der Startleiter, der Piloten und der Windenfahrer. Alle aktiven Piloten waren sich am Ende des Tages einig, dass diese Auffrischung eine gelungene Veranstaltung war und bedanken sich beim DHV und natürlich auch bei Mike für die gute Betreuung und die vielen hilfreichen Hinweise.  
Edgar Kaufhold



# TRAININGSBAROMETER

## Wie ist dein persönlicher Trainingsstand?

Flugstunden in den letzten 6 Monaten



Deinen Trainingsstand kannst du einfach selbst bestimmen. Er hängt ab von der Anzahl der Starts (\*eine Stunde Groundhandling zählt wie 5 Starts) und Flugstunden in den letzten sechs Monaten. Verbinde die Anzahl deiner Flugstunden mit der Anzahl deiner Starts in diesem Zeitraum. Die Mitte dieser Verbindungslinie kennzeichnet den Farbbereich deines aktuellen Trainingsstands.

Beispiel (schwarze Verbindungslinie): 25 Flugstunden und 10 Starts. Ergebnis: Trotz der Flugzeit liegt der Trainingsstand im gelben Bereich!

### Grüner Bereich

Für ambitionierte Piloten gilt:

- Vorsicht beim Testen neuer Fluggeräte
- Vorsicht vor Leichtsinn, Checkintervalle und Packservice beachten
- Vorsicht vor Selbstüberschätzung, bei schwierigen Entscheidungen im Streckenflug der Sicherheit Vorrang einräumen.

Papillon-Empfehlung:

- Empfehlung: Skyperformance- und Experts-Training



### Gelber Bereich

Für Gelegenheitspiloten gilt:

- Fliegen nur bei guten Wetterverhältnissen mit wenig Wind und wenig Thermik, in den Alpen vornehmlich morgens und abends
- Fliegen nur in bekanntem Gelände auf bekanntem Gerät
- Gerätetesten nur im Groundhandling

Papillon-Empfehlung:

- Groundhandling-Training
- Basic- und Experts-Flugwochen
- Gelegentliches Skyperformance-Training



### Roter Bereich: Übung tut Not

Für ungeübte Piloten gilt:

- die ersten Starts nach längerer Pause oder direkt nach der Ausbildung ausschließlich mit vertrautem Fluggerät (EN-A)
- Fliegen bei einfachen Wetterlagen in vertrautem Gebiet

Papillon-Empfehlung:

- Groundhandling- und Rückwärtsstarttraining
- Basic-Flugwochen
- Skyperformance-Training



ASA © 2019 Papillon Paragliding - LV-Code: 8582014179

Anzeigen

**KOBARID, SOČA-TAL, SLOWENIEN**  
SPEZIELLE ANGBOTE FÜR GLEITSCHIRMSCHULEN, GRUPPEN UND CLUBS!

Shuttle-Service Wetterinfo  
Zimmer - B&B - Halbpension

PARAGLIDING CENTER  
**JELKIN HRAM**  
[www.jelkin-hram.com](http://www.jelkin-hram.com)

T: +386-5-3848-610  
T: +386-41-953-370

**Flugsportbekleidung**

**FLIGHT TOOLS**

- Overalls
- Handschuhe
- Helme
- Zubehör und vieles mehr

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

Wir bieten ganzjährig wöchentlich Basic- und Experts-Flugwochen in ausgewählten Fluggebieten der europäischen Alpen an. Groundhandling-, Rückwärtsstart- und Soaring-Kurse finden ebenfalls ganzjährig statt.

Papillon Paragliding-  
Trainingsbarometer  
online



Ausbildungs- oder Trainingsberatung? Das Papillon Flugcenter Wasserkuppe hat täglich von 9 bis 18 Uhr für dich geöffnet – auch am Wochenende.

**Papillon**  
Paragliding

Ob sie Gefühle schafft, Nachrichten kommuniziert, deine Persönlichkeit zeigt, oder einfach nur heraussticht - Farbe ist wichtig. Auffallende Farben heben dich ab. Flieg sicher - heb (dich) ab.

Anzeige



Adam EN A  
Wasp EN B  
Tala EN C  
Zest ACRO  
Dual TANDEM  
Luna MOTOR



Von links: Patrick Kipfmüller, Andreas Stemmer, Uwe Stiebi, Johannes Baumgartner, Andreas Schillinger, Ulrich Aellig, Benjamin Scheilin, Daniel Reiss

### Hängegleiter Club Regio Blauen

## 37. Generalversammlung

Im März 2014 fand die 37. Generalversammlung des HCRB statt. Der Präsident Ulrich Aellig berichtete in seinem Jahresrückblick 2013 über die Registrierung als eingetragener Verein, die sportlichen Erfolge, die Pläne für die Errichtung von Windkraftanlagen sowie den Ausbau des Hotels auf dem Hochblauen. Ferner gab es im vergangenen Jahr keinen schwerwiegenden Unfall. Aufgrund mehrerer Baumlandungen sollten Gastpiloten zukünftig in der Geländeeinweisung auf diese Vorkommnisse und deren Vermeidung hingewiesen werden. Neben der Suche nach einer Alternative für die häufig defekte Windmessanlage auf dem Hochblauen wurde die Bewerbung zur Ausrichtung der Regionalversammlung des Deutschen Hängegleiter Verbandes für 2015 oder 2016 beschlossen. In einem Vortrag über die DHV-Bundesliga erläuterte Dietrich Wallenfels die Regeln und legte den Mitgliedern des Vereins die aktive Teilnahme an diesem Wettbewerb nahe. Als Vorstand wurden (von links) Patrick Kipfmüller (Sportwart), Andreas Stemmer (2. Vorsitzender), Uwe Stiebi (Kassierer), Johannes Baumgartner (Protokollführer), Andreas Schillinger (Geländewart), Ulrich Aellig (Präsident) sowie Benjamin Scheilin und Daniel Reiss (Beisitzer) gewählt. Danke an alle Aktiven für die in 2013 geleisteten Arbeiten! Aktuelle und zukünftige Termine werden auf der Homepage [www.hcrb.de](http://www.hcrb.de) veröffentlicht.

Dietrich Wallenfels

### Fliegerclub Achantal

## Vorstand mit neuem Sportwart

Alle zwei Jahre finden beim Fliegerclub Achantal (DFCA) Vorstandswahlen statt. Dieses Jahr wurde der alte Vorstand bis auf den ausscheidenden Sportwart wiedergewählt. Wir freuen uns, Jonas Blecher als neuen Sportwart in der Vorstandschaft zu begrüßen. Jonas ist vielen als ruhiger und besonnener, aber dennoch leistungsorientierter Drachenflieger bekannt. Jonas wird unserem Verein neue Impulse beim Wettkampfsport setzen und dabei helfen, unsere neuen Vereinsmitglieder an den Thermik- und Streckenflug heranzuführen. Aktuelle Informationen zum DFCA und zu unseren Aktivitäten gibt es auf unserer Webseite [www.dfca.eu](http://www.dfca.eu)

Ingo Frobenius



### Region Nord

## Die Enthüllung

Zur Enthüllung traf sich der Norden im April auf dem Schleppgelände in Neustadt-Glewe. Das Objekt der Begierde kam in einer blauen Burka daher, nicht mit high Heels, sondern auf einer Plattform mit vier Niederquerschnittsreifen. 30 Drachenfliegeraugenpaare starteten angespannt auf die Burka, Fotografieren war strengstens verboten. Die Burka fiel, synchrones kollektives Raunen kam aus der Gruppe, da stand sie, der weibliche Prometheus. Sie ist ein Maschinenbaukunstwerk, allerdings mit dem Unterschied zu den Kunstwerken in den Galerien und Museen, dass man und Frau sie anfassen darf.



Die wichtigsten Teile an ihr sind mit volltransparentem Klarsichtacryl bedeckt, aber leicht abnehmbar. Die auf die gedrehten Achsen gesteckten Vollrundleichtlaufgruppen sind mit Quickspliptechnik gruppenweise abzieh- und wieder aufsteckbar, toleranzlos perfekt. Hat man im Schoß des weiblichen Prometheus bequem Platz genommen, schaut einen HAL 9.000 an, das Elektronengehirn aus dem Film Odyssee im Weltraum von Stanley Kubrick. Der Konstrukteur verspricht jedoch, dass man sie im Griff behält, da sämtliche beweglichen Teile mit Sensoren und entsprechenden Aktoren ausgestattet sind und jede ihrer Bewegungen zusammengefasst im Touchpanel steuerbar bleiben. Nach der ersten theoretischen Unterweisung der Drachenflieger, wollten nun alle von ihr geschleppt werden, ihren Stick mal in der Hand halten und führen. Wir waren auf dem Windschleppseminar mit Edward Lenzen und Horst Barthelmes sowie insgesamt 15 Drachen- und Starrflügelpiloten. Für Prometheus war es eine Premiere, den ersten Starrflügler mit Altmeister Helmut Wilms ab-sorry, hoch zu schleppen. Sie ist noch in der Erprobung, aber alle Drachen- und Starrflügelpiloten, die sich von ihr haben verführen lassen, sind begeistert, von uns hat sie das Siegel, es fehlt nur noch das amtliche Branding des DHV, Klasse Teil. Das Windschleppseminar in Neustadt-Glewe war erfolgreich. Wir hier im Norden haben Edward und die neue Elektrowinde Prometheus kennengelernt und die beiden uns.

Eberhard Dengler



## ANZEIGEN HOTLINE

Gerhard Peter  
+49-173-2866494  
[anzeigen@dhv.de](mailto:anzeigen@dhv.de)

Anzeige



## FLUGSCHULE - SILVRETTA GALTÜR / TIROL 1.600 m

### Die Adler & der Berg

Hotel und Flugschule unter einem Dach  
Flugerfahrung über 40 Jahre  
Höhenflüge für Auszubildende  
DHV / AERO - CLUB anerkannt  
A-Schein Prüfung nach terminlicher Absprache  
Tandemflüge mit den besten Piloten  
In Kooperation mit den umliegenden, bekannten Fluggebieten  
Fliegerstammtisch im Hotel Silbertaler

## Sommerhit 2014

### All - inklusive Flugpauschale

7 Tage Silbertalers Genuss - Halbpension  
Jeden Freitag Galamenü / täglich feine Salate  
Täglich mittags Fliegersuppentopf  
PLUS: Individueller Flugservice  
(Beratung und Betreuung, Funkeinweisung, Starthilfe, hochalpine Einweisungen, Transfer)  
Gebühren für Start und Landeplatz  
pro Person im Doppelzimmer 520,00€

### Bergerlebnis 2014 ( für Nichtflieger )

7 Tage Silbertalers Genuss - Halbpension  
Plus Silvetta Card : Bergbahnen, Museen, Schwimmbäder, Transfer, Silvretta Hochalpenstraße  
pro Person im Doppelzimmer 335,00€  
mit Silvretta Card all inklusive - Ischgl / Paznaun

### KOSTENLOS:

Eintritt ins Erlebnisbad Galtür ( 2 Gehminuten )  
Flieger Suppentopf mittags  
Hauseigene Mountainbikes  
W - LAN Internetzugang  
Sauna und Infrarotkabine  
[www.flugschule.galtuer.at](http://www.flugschule.galtuer.at) [www.silbertaler.at](http://www.silbertaler.at)  
e-mail: [silbertaler@galtuer.at](mailto:silbertaler@galtuer.at)  
Elmar Ganahl A- 6563 Galtür 61 a  
Tel. 0043 ( 0 ) 5443/ 8256  
Fax 0043 5443 /8256 - 54

Jenair

## Mitteldeutsches Windenschleppseminar des DHV

Das Wetter spielte nicht ganz so mit, wie gewünscht, aber als die Sicht langsam klarer wurde, konnte es losgehen. Ca. 50 Piloten mit Hängegleitern und Gleitschirmen nahmen am mitteldeutschen Windenschleppseminar teil und wir hatten hochkarätigen Besuch. Vom DHV waren Horst Barthelmes, Sonja Zeyfang, Mike Grau und speziell für die Drachenflieger Edward Lenzen zu Gast. Vier Winden standen bereit. Und auch neue Technik rund um den Windenschlepp wurde getestet: Windenführer und die, die es werden möchten, konnten an der Umlenkrolle Schlepps durchführen. An der langen Schleppstrecke wurde die Video-Fernübertragung eingesetzt und eine Kamera stand bereit, um die Starts zu filmen, die am Abend gemeinsam ausgewertet wurden. Den Schleppbetrieb eröffnete Hakan schon vorab mit dem ersten Schleppflug der Saison, zum Test der Technik. Die Schleppbedingungen blieben an beiden Tagen anspruchsvoll und so waren Piloten wie Windenführer gefordert, auch bei Seitenwind sicher zu schleppen. Dazwischen blieb viel Zeit, um sich im persönlichen Gespräch auszutauschen. Gleitschirmflieger konnten einen Blick auf die Schlepproutine der Hängegleiter werfen und umgekehrt. Trotz Problemen mit dem Funk und einigen ruppigen Starts endete das Wochenende mit vielen neuen Erfahrungen und ohne weitere Vorkommnisse. Ein Dank an alle Helfer und Piloten, die dabei waren und das Seminar so erst möglich gemacht haben.

Hakan Emci

GSC Kraichtal

## Osterfliegen

Am Ostermontag fand das traditionelle Osterfliegen des GSC Kraichtal statt. Das Wetter spielte mit, so dass einige Piloten sogar große geschlossene Dreiecke flogen. Von den guten Bedingungen konnte sich die örtliche Presse ein Bild



machen. Im Kraichgau-TV ist ein schöner Bericht über unsere Veranstaltung. 1. Vorstand Dieter Lische erklärt der Reporterin unser Hobby. Diese Reporterin filmte anschließend bei einem Tandemflug mit Helmkamera ihren Jungfernflug. Im Kraichgau

Radio Hügelhelden.de sind dazu noch jede Menge schöner Fotos verewigt. Während die Zuschauer bei Kaffee und Kuchen die vielen Gleitschirme am Himmel bewunderten, hatten die Kinder durch den Osterhasen ihre Freude. Die Kleinen mussten einfach nur schauen, wo die Süßigkeiten landeten, die der Osterhase am Tandemschirm über ihren Köpfen fallen ließ. Mehr Infos: <http://hügelhelden.de/osterhasenfliegen-2014-bei-oberacker-bildergalerie/>  
Björn Berle

Anzeigen

# Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!



**FLUGSCHULE CHIEMSEE**  
Das kriegst Du nicht überall.

Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG  
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau  
info@flugschule-chiemsee.de  
www.flugschule-chiemsee.de  
Tel: 08052-9494

**P.S. Wir nehmen auch Schirme in Zahlung!**

## 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



der Wohlfühl-Intermediate

# ION 3

Leistung für alle.

Der Ion 3 ist Ausdruck unserer Mission: Gleitschirme mit herausragender Leistung zu bauen, die viel geben und wenig fordern. Das Handling des Ion 3 ist präzise und zugleich fehlerverzeihend, was ihn in Summe zu einem Schirm für alle Fälle macht: Er ist Spaß-Flieger, Kurbelwunder, Streckenmaschine, Lehrmeister und softer Akrobat in einem. Mehr Gleitschirm geht nicht.



NOVA SmartCells | Ion 3: Bessere Gleitleistung als ein Mentor 2, noch sicherer als sein Vorgänger, der Ion 2.

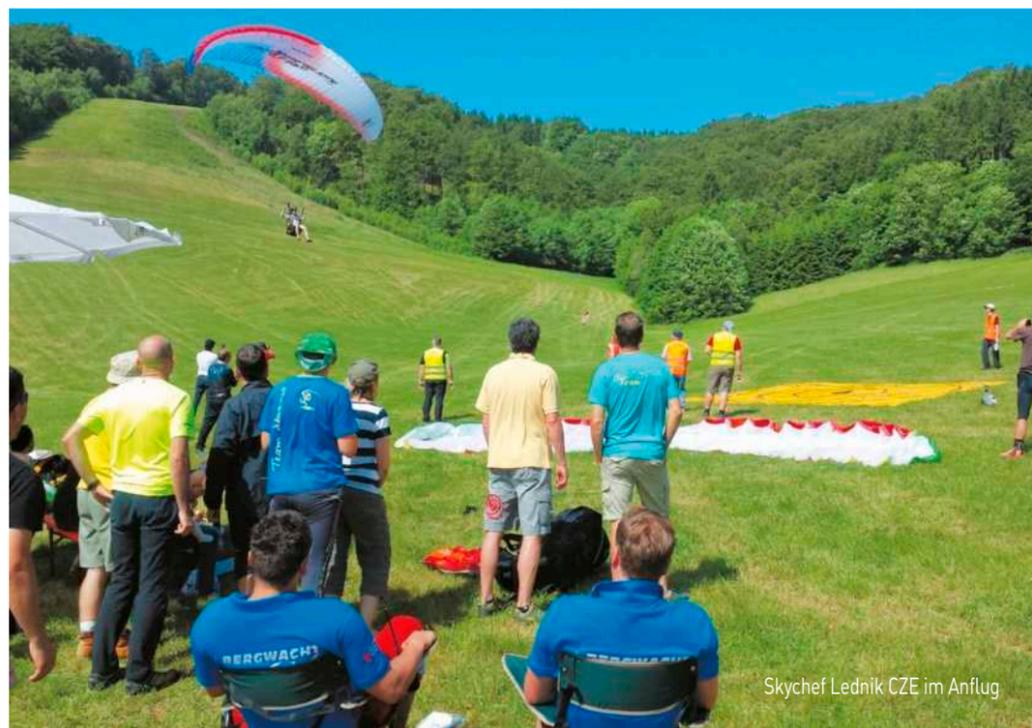
[www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)



# Paragliding Worldcup Germany - Sauerland 2014

Rauschendes Fliegerfest mitten in Deutschland

TEXT UND FOTOS ANDREAS SCHUBERT



Skychef Lednik CZE im Anflug

## Team Germany mit Medaillenchancen, Schubert Trainingsbester

Mehr als 500 Zuschauer verfolgten das offizielle Worldcuptraining am Samstag. Die Piloten flogen in den Früh- und Abendstunden je fünf bis sieben Runden. Der mehrfache Hessenmeister Andreas Schubert, letztes Jahr in Kolumbien auf Platz 5, hatte hunderte von Trainingsflügen absolviert und demonstrierte im Training mit einer Spitzenleistung seine Form und Titelambitionen. In elf von zwölf Flügen landete er souverän auf der der Scheibe. Allein in den

fünf Tagen vor dem Cup hatte er sich mit über 100 Punktlandungen auf den Wettkampf vorbereitet. Auch Flachlandlegende Armin Harich traf als Routinier mit beeindruckender Genauigkeit.

## Das Weltcupspringen am Sonntag

Es wird Ernst. Spannung liegt in der Luft. Der Adrenalinspiegel steigt, nicht nur bei den Wettkämpfern. Hunderte Zuschauer haben sich eingefunden. RTL und der WDR haben Kamerateams entsendet. Die zweisprachige Moderation von Reinhard Vollmert ist in der ruhigen Luft morgens früh um 8 Uhr bis zum Startplatz zu hören. Können die Deutschen ihre Leistungen abrufen? Nach dem ersten Durchgang sieht es noch gut aus. Armin hat es mit einem einstelligen Ergebnis, also einer Abweichung von weniger als 10 cm, in den Führungspulk geschafft. Die Teamkollegen Andreas Schubert und Remy Ochmann liegen mit 16 cm im vorderen Mittelfeld.



Overallgewinner von links: Valery Tzvetanov (2), Matjaz Sluga (1), Matjaz Feraric (3)

Im zweiten Durchgang läuft es gut. Mit 10 und 12 cm Abweichung vom 2 cm großen Mittelpunkt der Landescheibe rangiert Armin knapp vor Schubert auf dem 5. Platz in der Overallwertung. Der dritte Durchgang in stark thermischen Verhältnissen bringt Haarich mit 2 cm auf den 3. Platz. Schubert patzt mit 2 Metern und fällt zurück.

Im 4. Durchgang der Schock für das Deutsche Team. Armin landet über einen Meter daneben. Die Favoriten aus Slowenien und Tschechien setzen sich ab. Sie zeigen trotz umlaufender Winde absolut spektakuläre Landungen. Nach 5 Durchgängen darf das schlechteste Ergebnis gestrichen werden. Das Finale wird vorbereitet. In umgekehrter Reihenfolge der Ergebnisse sind die letzten Landungen so spannend wie der Endanflug nach einem Streckenflug-Race. Haarich startet als Fünftehnter - und trifft die Mitte des Landepunktes. Schubert startet als Zehnter und macht es ebenfalls endlich einstellig. Damit machen die Deutschen noch einige Plätze gut, verpassen aber die Medaillenplätze, sowohl im Einzel, als auch im Team.

Der Weltmeister- und Worldcupsieger Matjaz Feraric demonstrierte in den ersten fünf Wertungsläufen beeindruckende Landungen. Er kommt mit dem Wettkampf-Druck am besten zurecht und legt zu jeder Zeit eine beeindruckende Ruhe an den Tag. Sein schlechtestes Ergebnis war nur 12 cm Abweichung bei Landungen am Mittag in thermischen Verhältnissen. Mit vier einstelligen Landungen führt Tomas Lednik, Inhaber der Firma Sky Paragliders, aus Tschechien vor den favorisierten Slowenen. Im letzten Flug des Worldcups startet Lednik als Führender - und patzt. 28 cm neben der Scheibe. Entsetzen in seinem Team, Freudensprünge für Matjaz Sluga, derzeit Weltranglistenerster. Er gewinnt vor dem Bulgariener Valery Tzvetanov und seinem Teamkollegen Feraric mit einer Gesamtabweichung von 29 cm den Worldcup Germany 2014. Goran aus Serbien, World-Airgames-Sieger 2009 und Asienmeister 2013, belegte den 4. Platz. Vizeweltmeister Lednik wurde Fünfter, gefolgt von Schubert, der mit einem 6. Platz Deutscher Meister vor Armin Harich und Fluglehrerkollege Remy Ochmann wird.

Das Team aus Deutschland verpasst das Podium nur knapp und unterliegt den Teams aus Slowenien, Serbien und Tschechien. Beste Dame wurde Andriana Lis mit einem 20 Platz overall aus Indonesien.

Die Firmen U-Turn, Skywalk, UP und Supair sponsorten 1.300 Euro Preisgeld, ein Rettungsschirm und einen U-Turn Evolution.



Sieger DM GS von links: Moderator Reinhard Vollmert, Armin Haarich (2), Andreas Schubert (1) mit Felizia, Remy Ochmann (3) mit Aurelia.

## Eröffnung des Papillon Flugcenter Hochsauerland

Der Elper Bürgermeister Wolfgang Fischer eröffnete als Höhepunkt des Rahmenprogramms die neuen Räumlichkeiten der Papillon-Flugschulen. Er wünschte dem fünfköpfigen Flugschulenteam um Akxel Seul alles Gute für die Zukunft. Auch die Repräsentanten aus dem Vorstand des Sauerlandair und Elmar Müller, damaliger Leiter der „WDS“, gratulierten zur Veranstaltung. Besonders erfreulich war, dass der Bürgermeister der Einladung folgte und als Tandempassagier über seine Heimat schwebte.

Die internationalen Stimmen klangen wie eine Laudatio. Es gab Dank und Lob für die Gastfreundschaft und die herausragende Organisation. Stellvertretend für alle Helfer seien Sophia Axmann und Frank Degenkolb zu nennen.

## Hintergrund

Der PGAWC ist ein FAI Cat. 2-Wettbewerb. Das FAI-Regelwerk umfasst über 30 Seiten. Der FAI-Chefjudge unterrichtete vier Juroren, die es für die exakte Durchführung des Wettbewerbes benötigt. Im September findet die FAI Cat.1-Europameisterschaft in Serbien statt. Deutschland wird erstmals mit einer Nationalmannschaft offiziell teilnehmen.

Die besten Punktlander Deutschlands werden zum Qualifikationsfliegen im Juli auf die Wasserkuppe eingeladen.

## Die Ausrüstung

Für punktgenaue Landungen eignen sich am besten EN-A-Schirme. So könnte man mit den Schirmen der meisten Wettbewerber auch jeden Anfänger fliegen lassen. Besonders beliebt und gut geeignet sind zum Beispiel der Bright4 von Gradient, der Cima von Sky, der Adam von BGD, der Mescal4 von Skywalk (Sieger) und der Evolution von U-Turn (DM).

Informationen unter: [www.papillon.de/accuracy](http://www.papillon.de/accuracy)



Unterwegs zum Wendepunkt nach Matrei

# German Open

Spannende Durchgänge und glückliche Gesichter im Ziel

TEXT DIETRICH MÜNCHMEYER | FOTOS JÖRG BAJEWSKI

Nach den internationalen deutschen Meisterschaften in den Vorjahren im Flachland und am Alpenrand wurde die Meisterschaft 2014 wieder einmal inneralpin ausgeflogen. Das Interesse bei den Piloten an dieser Meisterschaft war riesengroß. Der Startplatz auf der Emberger Alm erlaubt normalerweise den Aufbau von 80 Hänggleitern. Auf Grund einer Sondergenehmigung konnten letztendlich 90 Piloten akzeptiert werden, aber viele Top-Piloten auf den vorderen Plätzen des CIVL-Rankings kamen leider zu spät und mussten abgelehnt werden.

Die Wetterprognose für den ersten Task war eher schwach, aber die Wolkenentwicklung am Morgen machte schnell deutlich, dass es wesentlich besser werden würde als vorhergesagt. Die Tasksetter entschieden sich für einen Zielrückflug bis an die italienische Grenze westlich von Sillian über 130 km. Zuerst starteten die Starrflügler, unmittelbar danach die Flexiblen. Das airstarted Race begann für sie 45 Minuten später; beide Klassen hatten dieselbe Aufgabe zu fliegen. Der Tag entwickelte sich grandios und es konnte richtig geheizt werden. Als erster von den Starren kam Tim Grabowski auf seinem ATOS VQ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,6 km/h und fast 1.000 m über Grund ins Ziel. Eine Minute später folgte der Österreicher Christopher Friedl. Nach 4 ½ Stunden waren 28 der 32 gestarteten Starren wieder in Greifenburg. Bei den Flexiblen war Roland Wöhrle mit einer Geschwindigkeit von 51,3 km/h kaum langsamer. Über den Lienzer Dolomiten hatte er letztmals Höhe gemacht und schoss dann ohne einen weiteren Kreis über 30 km direkt ins Ziel. Manche Starrflüglerpiloten berichteten sogar von 45 km Endanflug. Was für ein Tag! Basishöhen bis 3.700 m, starke, aber nicht ruppige Thermik, wenig Wind. Auch unsere beiden nicht ganz so wettkämpferproben Frauen kamen mit den Bedingungen gut zurecht. Im Ziel gab es viele glückliche Gesichter.

Der zweite Tag schon konnte die Entscheidung bringen. Wieder war nur schwache Thermik angesagt, Steigwerte bis maximal 1 m/s, Wind bis 10 km/h, vereinzelt Schauer. Die Vorausschau auf die folgenden Tage war schlecht. Es war also zu erwarten, dass die vorderen Piloten an diesem Tag wieder voll konzentriert angreifen. Der Task ging diesmal über 105 km Richtung Matrei bis zur Oblaser Alm. Von dort zurück über Greifenburg hinaus zu der auf 1.783 m Höhe gelegenen Radelberger Alm und von dort zum Ziel in Greifenburg. Früh zeigte sich, dass der Wetterbericht die Thermik wieder grandios unterschätzt hatte. Auch der Ostwind blies stärker als erwartet. Die Wettermodelle gingen von hoher Schichtbewölkung aus, die die Sonneneinstrahlung behindern sollte. Aber über den Thermikwolken war es den ganzen Tag blau. Manche Piloten mussten sich in bockigen Bedingungen vor dem Startplatz mühsam hocharbeiten. War man erst einmal oben, ging es schnell aber wenig angenehm voran. Bernd Otterpol hat es besonders erwischt. Über dem Zietenkopf unweit des für die Turbulenzen dort berücksichtigten Anna-Schutzhauses bekam er eine Böe unter den linken Flügel, so dass sein Drachen umgedreht wurde. Bernd fiel auf das rechte Trapezrohr, welches dieser Belastung nicht standhielt und brach. Nach wenigen Sekunden hatte er seine Rettung aktiviert. Er schlug 400 m tiefer ansanft in ein hartes Schneefeld. Das alles dokumentierte die Videokamera an der Flügelspitze in allen Einzelheiten. Die Helikopterbergung verlief schnell und problemlos. Nach zwei Tagen konnte Bernd das Krankenhaus mit einem eingegipften Bein wieder verlassen.

Aber zurück zum Rennen. Bei den Flexiblen lagen Roland Wöhrle, Primoz Gricar und Gerd Dönhuber vorn. Gerd und Roland lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Etwa 25 km vor dem Ziel gingen sie in den Endanflug, denn das Vario zeigte Zielankunft mit ausreichender Höhe. Unterwegs kamen



Deutsche Meister bei den Starrflüglern  
Markus Hanfstängl 3, Tim Grabowski 1, Norbert  
Kirchner 2



Sieger FAI 5 - international Norbert Kirchner 3,  
Tim Grabowski 1, Christopher Friedl 2



Sieger FAI 1 - international Andre Djamarani 3,  
Primoz Gricar 1, Dan Vynalnik 2



Sieger Damen Katharina Dressel 3, Corinna  
Schwiegershausen 1, Caroline Geiser 2



Die neuen deutschen Meister in der Flexi-Klasse  
Konrad Lüders 3, Corinna Schwiegershausen 1,  
Andre Djamarani 1, Markus Ebenfeld 2

dann doch Zweifel wegen des hoch gelegenen letzten Wendepunktes. Jeder von beiden beschloss mit Blick auf den Anderen weiter zu fliegen. Leider lag für beide die letzte Wende unerreichbar hoch und die Chance auf den Sieg war vertan. Primoz konnte sich mit einem überlegenen Tagessieg die Gesamtführung sichern. Bei den Starren hatte wieder Tim mit 63,0 km/h die Nase vorn, wieder gefolgt von Christopher Friedl, danach Norbert Kirchner.

Dann folgten 2 Tage mit nicht wettkampftauglichen Flugbedingungen und die Hoffnung auf einen dritten Task am letzten Tag, welche sich leider nicht erfüllte. Die kurze Sonnenphase am Mittwoch war gerade ausreichend für eine würdige Siegerehrung. André Djamarani wird Deutscher Meister vor Markus Ebenfeld und Ligachef Konrad Lüders in der FAI-Klasse 1. Deutsche Meisterin bleibt unangefochten Corinna Schwiegershausen auf dem siebten Platz. Meister in der Klasse 5 wird der Vorjahreszweite Tim Grabowski vor Norbert Kirchner und Altmeister Markus Hanfstängl. International lagen der Slowene Primoz Gricar und der Tscheche Dan Vyhálik bei den Flexies vor den deutschen Piloten. Bei den Starren kam der Österreicher Christopher Friedl hinter Tim auf dem zweiten Platz.

Zusammenfassend haben die beiden sehr guten und anspruchsvollen Flugtage in einem traditionell ansprechenden Fluggebiet mit perfekter Infrastruktur das hohe internationale Piloteninteresse voll gerechtfertigt und deren Erwartungen erfüllt. Teils hochklassige Teilnehmer aus 10 Nationen bei einer German Open HG hatten wir länger nicht mehr. In beiden Geräteklassen können wir starke Piloten zu ihren Siegen beglückwünschen. Die Auswahl des Teams für die bevorstehende WM in der Klasse 5 ist bei dieser Leistungsdichte nicht einfach für unsere Teamchefin Regina Glas.

Die Sicherheitsfrage stellt sich immer wieder, gerade nach einem noch einmal glimpflich verlaufenen Überschlag. Mehr als die Hälfte der Geräte war vor dem Wettbewerb auf freiwilliger Basis hinsichtlich deren Einstellung vermessen worden, weil die Piloten heute darin einen wertvollen Beitrag des DHV zur Sicherheit sehen. Einige Geräte wurden dabei nachgestellt. Bei den anderen Geräten gab es keines, das augenscheinlich unsicher war, weshalb der Wettbewerbsleiter auf Nachmessungen im Wettbewerb verzichtete und keinen zusätzlichen Stress für die Piloten aufkommen ließ. Bernds Drachen war nicht bei den vermessenen, so dass die letzte Sicherheit über die Geräteeinstellung fehlt. Sein Überschlag erfolgte jedoch seitlich, nicht als klassischer Vorwärtsüberschlag oder Tuck, der bei zu geringem Pitch typisch wäre. Der Sturz aufs Seitenrohr machte das Gerät fluguntüchtig. Nur ein enges Halten der Speedbar hätte diesen Sturz vielleicht verhindern können. Ob die Kräfte dabei aber schon zu Beginn zu groß sind, ist umstritten. Die Bedingungen an diesem Tag waren zumindest lokal turbulent, aber in einer internationalen Meisterschaft absolut fliegbar.

Die ersten Planungen für die nächste German Open zielen wieder ins Flachland nach Altes Lager. Viele Piloten freuen sich schon sehr darauf. Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Piloteninfos/Wettbewerb/Drachen und DHV-TV. ☞

## Wertung

### International Class 1

1. Primoz Gricar, SLO, Aeros Combat 13.5 GTC, 1957 Punkte
2. Dan Vyhálik, CZE, Aeros Combat 13.5 GT, 1744 Punkte
3. André Djamarani, DEU, Aeros Combat 14.2 GT, 1665 Punkte
16. Corinna Schwiegershausen, DEU, Moyes Litespeed RX 3, 1322 Punkte

### International Class 5

1. Tim Grabowski, DEU, Atos VQ, 1944 Punkte
2. Christopher Friedl, AUT, Atos VR, 1886 Punkte
3. Norbert Kirchner, DEU, Atos VR, 1766 Punkte

### Deutsche Meisterschaft Class 1

1. André Djamarani, Aeros Combat 14.2 GT, 1665 Punkte
2. Markus Ebenfeld, Icaro Laminar Z9, 1608 Punkte
3. Konrad Lüders, Moyes Litespeed RX 4, 1559 Punkte
7. Corinna Schwiegershausen, Moyes Litespeed RX 3, 1322 Punkte

### Deutsche Meisterschaft Class 5:

1. Tim Grabowski, Atos VQ, 1944 Punkte
2. Norbert Kirchner, Atos VR, 1766 Punkte
3. Markus Hanfstängl, Atos VR, 1710 Punkte

## Dank an die Sponsoren





Grandoises Fluggebiet/Allgäu

# Bavarian Open

Ligadurchgang und erster Teil der Deutschen Meisterschaft im Allgäu bei Bad Hindelang.

TEXT UND FOTOS FERDINAND VOGEL

Das Wetterpech der Liga aus der vergangenen Saison kündigte sich wieder mal an. Doch den optimistischen Ausrichtern sei Dank; der Wettbewerb fand mit zwei geflogenen Aufgaben erfolgreich statt.

Der erste Task war schnell gesetzt. One way, 60 km bis fast nach Murnau. Mit dem Wind übers Tannheimertal, am Breitenberg vorbei, lange Querung über den Taleingang des Lechtals, Überflug des Schlosses Neuschwanstein, Tegelberg, Buchenberg, bis hin zur Trauchgauerkette (eine nicht allzu hohe Bergkette vor dem allgäuerischen Flachland) und ab hier die letzten 20 km über das Flachland bis zum Ziel am Staffelsee nach Uffing.

Gestartet wurde an der Ochsenalpe, nur knappe 300 Höhenmeter über dem Tal. Nach letztem Checken der aktuellen Windwerte ging es soarend auf Gipfelniveau empor. Die Routenwahl war nicht eindeutig und so verstreuten sich die einzelnen Teilnehmer ungewöhnlich stark. Nach der ersten Hürde, den flacheren Bergen vor dem Tannheimertal, ging es für einige Piloten in der Nähe vom Breitenberg bis fast 3.000 m rauf. Mit 35 km/h Rückenwind glitten sie die 20 km bis zum Buchenberg einfach über dem Förgensee ab. Die Aussicht war phantastisch. Leider schoben sich



Andreas Malecki



Ferdinand Vogel



Alle Sieger: Von links Thomas Ide, Nora Martiny, Ferdinand Vogel, Andreas Malecki, Manuel Nübel, Annalena Hinestroza



Siegerinnen: 3. Conny Gawlik, 1. Nora Martiny, 2. Annalena Hinestroza und Bayerische Meisterinnen, Nora Martiny, Annalena Hinestroza

immer dichter werdende Zirren vor unseren Thermik-Motor und so sammelten sich die Piloten, da sich keiner ins Flachland traute, bis Pepe (Andreas Malecki) und der jugendliche Newcomer Philipp Haag mit etwas mehr Höhe als alle anderen los glitten.

Viele stellte es teils nur kurz vor dem Ziel ab. Einzelkämpfer hatten es im Schatten am schwersten. Kleinere Grüppchen bildeten sich, bis es 11 Piloten tatsächlich schafften. Pepe flog mit 9 min Vorsprung zur Verfolgergruppe als erster ins Ziel. In der zweiten und letzten Gruppe nochmals 10 min später freute sich Daniel Fischer, der es an seinem ersten Liga-Wettbewerbstag nach der Junior Challenge mit den Topleuten ins Ziel schaffte. Die Rückholung dauerte bis spät in die Nacht hinein. Dafür hatten wir einen wunderschönen Flug erlebt.

Der Samstag war ein spannender Tag für die Tasksetter, und später auch für die Piloten. Der Wind war stärker als bei Task 1 prognostiziert. Viel Restfeuchte ließ es abermals am Morgen regnen und am Abend sollte eine Warmfront den Wettbewerb bereits vorzeitig beenden. Bei geschlossener Wolkendecke fanden wir uns wieder am Soaringstartplatz ein und blickten in tote Luftmassen. Kein Lüftchen, keine Sonne. Die Aufgabe wurde rasch verkleinert und am späten Nachmittag schließlich in eine minimale Aufgabe über 20 km mit Ziel am Neunerköpfe und individueller Zeitnahme ausgeschrieben. 14 Piloten schafften es, die Aufgabe zu Ende zu fliegen. Zu Beginn waren die Bedingungen sehr schwach, was viele nicht einmal die Aufgabe beginnen ließ. Die Sonne schaute nur kurz vorbei, bevor sich schließlich die Front langsam ankündigte. Am schnellsten flog Andreas Egger unter einem EN-C den Task. Nero Daschner machte mit der zweit-schnellsten Zeit das Licht aus und kürzeste Zeit darauf regnete es in Strömen.

Die Siegerehrung fand im trockenen Kurhaus mit zünftiger Musik und reichlich Preisen statt. Die Piloten konnten sich gleich doppelt freuen, denn die zwei geflogenen Tasks zählen zur Vergabe des deutschen Meistertitels. Bei der German Open in Slowenien vom 25. – 30. August findet dann der zweite Teil der Deutschen Meisterschaft statt. ▽



Startplatz Ochsenalpe

**Wertung**

**Overall:**

1. Pepe Malecki
2. Ferdinand Vogel
3. Manuel Nübel

**Overall Damen:**

1. Nora Martiny
2. Annalena Hinestroza
3. Conny Gawlik

**Bayerische Meisterschaft:**

1. Ferdinand Vogel
2. Manuel Nübel
3. Thomas Ide

**Bayerische Damen:**

1. Nora Martiny
2. Annalena Hinestroza
3. Nicole Zink



See you up in the sky!

Streckenflug

Sicherheitstraining

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Rettungsgeräte-Training

Groundhandling

Wenn der Aufwind soft unter den Flügel greift und die Kreise dich langsam über den Startplatz tragen – unvergleichlich, süchtig machend und immer wieder spannend. Der SkyPerformance-Fluglehrer am Funk lehrt Dich den Einstieg in die Kunst des Thermikfliegens in einem sicheren Rahmen. Plus die Flugtechnik, die du benötigst, um deinen Traum vom Thermikfliegen selbständig zu erleben.

### Hessische Landesmeisterschaften

Die internationalen Hessischen Meisterschaften fanden vom 29. Mai bis 1. Juni 2014 in Greifenburg/Österreich statt. Leider konnte nur ein Durchgang über 73 km geflogen werden. Den Sieg holte sich bei den Drachen Stefan Boller (Hessischer Meister) vor Achim Vollmer und Corinna Schwiengershausen (Hessische Meisterin). Bei den Starren siegte Tim Grabowski vor Nobert Kirchner (Hessischer Meister) und Arnold Nadlinger. In der Turmklasse siegte Christoph Knatz und wurde damit Hessischer Meister. Christoph Barthelmann gewann die Wertung im Gleitschirmfliegen vor Dirk Behrens und Jörn Niehuesbernd (Hessischer Meister).



### Mosel Open



Vom 1. bis 4.5.2014 waren die Weinhänge der Mittelmosel Gastgeber für die Mosel Open. Internationale Beteiligung und zwei anspruchsvolle Durchgänge garantierten einen hochkarätigen Gleitschirm-Wettbewerb. Overall gewann Claudio Virgilio vor Davide Licini und Philippe Broers. Bei den Damen Yvonne Dathe vor Nanda Walliser und Natalie Fresne. Landesmeister Nordrhein Westfalen ist Lars Budack vor Andreas Malecki und Martin Risse.

Landesmeister Rheinland Pfalz und Saarland Achim Torn vor Peter Jung und Christian Müller. Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Piloteninfos/Wettbewerbssport.

### Paragliding World Cup in Frankreich

In Coeur de Savoie 2014 fand vom 25. bis 31. Mai 2014 ein PWC statt. Team Germany errang Platz 3, in der Einzelwertung kam Ulrich Prinz auf Rang 6 und Torsten Siegel auf Rang 7. Sieger war Felix Rodriguez Fernandez vor Alfredo Studer und Clement Latour. Mehr Infos auf [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Piloteninfos/Wettbewerbssport.



Anzeige

**parashop.at** Top Service & Reparaturen

\* inkl. T-Shirt & Rücktransport



2-JahresCheck 119 Euro\*

2-JahresCheck plus Retter (Rundkappe) packen 139 Euro (Steuerbare Rettung + 25 Euro)\*

2-JahresCheck plus Retter (Rundkappe) packen plus Schnellpacksack 169 Euro\*

Schirmvermessung 79 Euro\*

2-JahresCheck Tandem 179 Euro\*

2-JahresCheck Tandem plus Retter (Rundkappe) packen 199 Euro\*

\*\*ACHTUNG\*\* deutsche Lieferadresse für Kunden aus Deutschland (siehe Check-Formular)

**Herausgeber:** Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee - DHV homepage: [www.dhv.de](http://www.dhv.de), E-Mail DHV: [dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:**  
Ausgabe 189 September - Termin 2. Juli 2014  
Ausgabe 190 November - Termin 1. Sept. 2014

**Ständige Mitarbeiter:** Richard Brandl, Torsten Hahne, Regina Glas, Björn Klaassen, Lucian Haas, Sepp Schwitzer, Volker Schwanitz, Karl Slezak

**Erscheinungsweise:** 6 Ausgaben pro Jahr, Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

**Anzeigen:** Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter [www.dhv.de/Mediadaten](http://www.dhv.de/Mediadaten).

**Haftung:** Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

**DHV:** vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, **Vereinsregister-Nummer:** AG München, **Vereinsregister 9767, Umsatzsteueridentifikationsnummer:** DE 131 206 095

**Repro:** MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

**Druck:** Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

**Auflage:** 36.200

**Titel:** Wolfgang Ehn



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

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftsstelle oder [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Stand: 1.2.2013 HDI Gerling

**NEU!**

## Halter-Haftpflicht PLUS

**Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel**  
Bergekosten bis zu max. 10.000 €  
Ohne Selbstbeteiligung € 49,40  
Mit Selbstbeteiligung € 43,70  
(SB gilt nicht für Bergekosten)



**Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel**  
Bergekosten bis zu max. 10.000 €  
Ohne Selbstbeteiligung € 55,20  
Mit Selbstbeteiligung € 46,60  
(SB gilt nicht für Bergekosten)

## 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.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

## Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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

## 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 €

## 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 €

## Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
18,60 €

Deckung: weltweit  
 Europa  
 Deutschland

## 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.

## 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: 1.000.000,- € 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.

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.



U-Turn modernisiert nicht nur den gesamten Markenauftritt, sondern präsentiert auch diverse neue Schirme. Im Fokus bei allen Entwicklungen steht die maximale passive Sicherheit. Durch das Fliegen im Extrembereich werden stets neue Innovationen entwickelt und getestet, wie zuletzt das hochwirksame Belüftungssystem PBV. Es sorgt nun auch beim Einsteigerschirm Evolution für neue Maßstäbe bei der Sicherheit. Weitere Informationen unter: [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)

Pilot: U-Turn Acro-Team Pilot, Sebastian Kahn, Glider: U-Turn Thriller X4, Foto: Armin Kuprian

**U-TURN STELLT  
DIESES JAHR  
ALLES AUF  
DEN KOPF.**



**188**

*Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger*

**DHV-Info**

Jul-August 2014

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