www.dhv.de

September-Oktober 2014

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

189

Wir gratulieren Tim Grabowski zum Weltmeistertitel!

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.hotsport.de
info@hotsport.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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Göppingen GmbH
Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020, Fax 07335-9233060
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Rohrmeier
Salzweg 37, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9328, Fax 08321-88371
www.flugschule-rohrmeier.de
info@flugschule-rohrmeier.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 Forggensee
Tel. 08362-37038, Fax 08362-38873
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de

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

Flugschule Achensee Eki Maute GmbH
Talstation Karwendelbahn, A-6213 Pertisau
Tel. +43-5243-20134, Fax +43-5243-20135
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at

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

Flugschule Bregenzerwald
Jodok Moosbrugger GmbH
Wilbinger 483, A-6870 Bezau
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. +43-660-8877440
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 Fellering
Tel. +33-38982-7187, Fax +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de

INHALT

INFO 189 SEPTEMBER-OKTOBER 2014

12 Rezension
Streckenflugbuch von Burkhard Martens

16 Freiheit
Fotoimpressionen vom Fliegen

20 Fliegen im Alter
Alte Hasen und junge Adler

24 Stall
Unfallschwerpunkt Strömungsabriss beim Landeanflug

28 Mentales Training
Konzentration beim Fliegen

30 DHV-XC
Zweimal über den Alpenhauptkamm

32 Shoppingtipps für Fluggeräte
Was zu beachten ist

36 DHV-Gebrauchtmarkt
Relaunch – moderner und sicherer

35 Winddrifter
Nützliches Accessoire bei der Landung

40 Flugtechnik
Taktik und richtige Startplatzwahl

43 Gefahren erkennen
Unsichtbares richtig einschätzen

44 walk&fly
Jochberg am Kochelsee

46 Online-Contests
Eine kritische Betrachtung

48 Satire
Startwahnsinn am Brauneck

50 Kolumbien
Gemeinsam reisen mit einer Flugschule

54 Essay
Respekt vor der Natur

56 Drachengurtzeuge
Konstruktions- und Ausstattungsmerkmale

60 Selbstgefährdung
Falsche Gruppendynamik

62 Anfängerfreundliche Fluggebiete
Flugspaß im Zillertal

66 Oudie 3
Ein Vario für alle Fälle

70 Schirm packen
Leinenknoten vermeiden

72 Skyperformance
Starttraining

74 Meteowissen
Dynamik und Thermik

78 Vereine Briefe
Nachrichten

82 Wettbewerb
Tipps für Einsteiger

84 Wettbewerbe
HG - WM - Tim Grabowski Weltmeister
GS - PWC Portugal
GS - Cross Alps
HG/GS - Challenges
HG/GS - Flatlands

Foto: Andreas Nagel

Pilot: Weltmeister Tim Grabowski über Buching

04 Wichtig - Neu - Kurz
14 Neu auf dem Markt
69 Shop
97 Impressum
99 Versicherungsprogramm

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 Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotsport.de
info@hotsport.de

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

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

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

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

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

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

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

Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy
Trainingsleiter Jürgen Kraus
Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com

DHV empfohlene Simulatortrainings

Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining
Ulrich Rüger 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 unter Ausbildung

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

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.

HG-Landung

Achtung bei hohem Bodenbewuchs

Bei Außenlandungen in Kornfeldern ist es in Deutschland zu zwei schweren und in Italien zu einem tödlichen Unfall (dieser wurde dem DHV durch die Europäische Unfalldatenbank bekannt) gekommen. In allen Fällen hatten sich die Piloten beim Anflug auf den Landeplatz verschätzt und ein angrenzendes Weizenfeld zu knapp überflogen. Bei der Berührung des Steuerbügels mit dem Weizen war es zu einem schlagartigen Abstoppen der Geschwindigkeit gekommen, die Drachen waren mit hoher Geschwindigkeit mit der Nase voraus in den Boden gerast. Die betroffenen Piloten zogen sich schwere, bzw. tödliche Kopf- und Halswirbelverletzungen zu.
Der DHV möchte alle Drachenflieger auf die hohe Verletzungsgefahr hinweisen, die besteht, wenn sich der Steuerbügel in hohen Bodenbewuchs (Korn, Mais, hohes Gras) frisst. Ist eine Landung in einem solchen Gelände unvermeidlich, muss der Drachenflieger die Oberfläche des Bewuchses als Landefläche anpeilen und seine Landung darauf ausrichten.

NEUER VEREIN

Wir heißen herzlich willkommen
Estorfer Gleitschirmclub e.V.
Wolfgang Biermann
Thieheuers Weg 19 • 31629 Estorf

DHV

Kündigungsfrist beachten!

Am 31.10.2014 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2014 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2014.
Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2015 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2015 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.

Materialverschleiß

Korrekte Nachprüfung ist lebenswichtig!

Aus aktuellem Anlass weist der DHV auf die Wichtigkeit der korrekten Nachprüfung nach Herstellervorgaben von Gleitschirmen hin.
Anfang Juli war ein ungarischer Gleitschirmflieger abgestürzt, weil an seinem LTF-C-Gerät (Skywalk Cayenne 4) mehrere Top-Leinen gerissen waren und auch ein Teil der Gleitschirmkappe zerriss. Nach einem Frontklapper war der Pilot verwistet worden, der Schirm geriet in eine Spirale. Kurz darauf war es zu dem Materialversagen gekommen. Pilot und Gerät stürzten in dichte Büsche, dabei blieb der Gleitschirmflieger unverletzt.
Eine Untersuchung des Unfallgerätes wurde von Hersteller und DHV zusammen durchgeführt. Es zeigte sich, dass

- die Top-Leinen (unummantelte Aramidleinen) weniger als 30% der Bruchlast aufwiesen, die vom Hersteller für die Nachprüfung gefordert sind und
- dass die Weiterreißfestigkeit des Tuches (Bezometer-Test) deutlich unterhalb der Minimalwerte des Herstellers für die Nachprüfung lagen.

Aus den Nachprüf-Protokollen anderer Geräte des gleichen Musters ging hervor, dass Leinen- und Tuchfestigkeiten stets weit über den Grenzwerten lagen.
Der gut zwei Jahre alte Schirm war stark ausgebleicht, die Leinen wiesen Spuren überdurchschnittlichen Gebrauchs auf. Nach Einschätzung des Herstellers war das Gerät mindestens doppelt so lange im Einsatz gewesen (oder zumindest der UV-Belastung ausgesetzt) wie maximal für ein Nachprüf-Intervall vorgesehen.
Zwei Monate vor dem Unfall war das Gerät zur Nachprüfung bei einem ungarischen Checkbetrieb. Dort wurde jedoch die Leinenfestigkeit nicht geprüft, obwohl der Hersteller dies in seiner Nachprüfanweisung vorschreibt. Eine Überprüfung der Leinenfestigkeit und der Weiterreißfestigkeit des Tuches hätten zu diesem Zeitpunkt ohne Zweifel die gefährliche Materialschwäche aufgedeckt. Im Mai hatte sich bei einem LTF-C-Gerät eines anderen Herstellers (Mac Para Marvel) während des Fluges der gesamte C-Tragegurt einer Seite verabschiedet. Dem Piloten gelang trotz der Beschädigung eine sichere Landung. Die Untersuchung durch den Hersteller zeigte, dass das Gerät extrem stark beansprucht war. Ca. 700 Flüge ohne Check, dazu viel Groundhandling hatten Beschädigungen an Kappe und Leinen und durchgescheuerte Nähte an den Tragegurten verursacht.
Die Nachprüfintervalle des Hersteller sind nach LuftGerPV verbindlich. Bei den Gleitschirmen der oben genannten Fälle war das Nachprüfintervall vom Hersteller auf „2 Jahre oder 150 Flugstunden, bzw. 2 Jahre oder 200 Flugstunden“ festgelegt gewesen. Beide Geräte waren in den zwei Jahren aber erheblich länger geflogen worden. Sie hätten bereits deutlich früher nachgeprüft werden müssen.
Zudem scheint der Hinweis angebracht, dass auch die Zeit, die ein Gleitschirm an Start- und Landeplatz im Freien herumliegt, als Betriebszeit gerechnet werden muss. Besonders unummantelte Aramid-Leinen werden durch die UV-Strahlung geschwächt, ebenso wie das in der Regel sehr leichte Tuch des Untersegels.
Gleitschirmpiloten sollten auch auf die ordnungsgemäße Durchführung der Nachprüfung achten. Die Hersteller haben in der Regel die „Nachprüfanweisung“ auf ihren Websites oder in der Betriebsanleitung des Gerätes veröffentlicht. Dieses Dokument führt alle beim Check auszuführenden Prüfungen auf und eignet sich auch gut als Kontrolle für den Halter, um die durchgeführten Arbeiten zu überprüfen.

Das haut den stärksten Checker um: Statt mind 40 daN hielten die unummatelten Aramid-Top-Leinen weniger als 10 daN!

Karl Slezak/DHV-Referat Sicherheit und Technik

AKTUELLE DRACHEN-NACHPRÜFUNGSBETRIEBE

Fliegerböhm
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.finsterwalder-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

NfGH Nachrichten für Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten

2/2014

Änderung der Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel gemäß § 21 a Absatz 4 LuftVO

Abschnitt I Nr. 2.
Flug-, Rettungs-, Schleppgerät und Gurtzeug müssen für die jeweilige Startart und Insassenzahl vorschriftsmäßig geprüft und instand gehalten sowie auf die Insassen abgestimmt sein. Sie dürfen nur innerhalb der festgelegten Gewichts- und sonstigen Betriebsgrenzen betrieben werden. **Im Passagiergurtzeug darf kein Rettungsgerät mitgeführt werden.** Doppelsitzige Flüge mit Hängegleitern dürfen nur mit Steuerbügelrädern durchgeführt werden.

Abschnitt I Nr. 5.
Unmittelbar vor dem Einleiten einer Kurve muss sich der Pilot davon überzeugen, dass der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist und keine Kollisionsgefahr besteht. Bei einer Begegnung am Hang oder an einem anderen Hindernis muss das Fluggerät, auf dessen linker Seite sich das Hindernis befindet, dem anderen Fluggerät ausweichen. Ein langsamer steigendes Fluggerät hat einem schneller steigenden auszuweichen. **Einem im Aufwind kreisenden Fluggerät ist auszuweichen, die Ausweichpflicht nach Satz 2 ist vorrangig.** Die Drehrichtung mehrerer übereinander kreisender Fluggeräte wird von dem zuerst kreisenden bestimmt.

GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

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

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

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

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

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

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

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

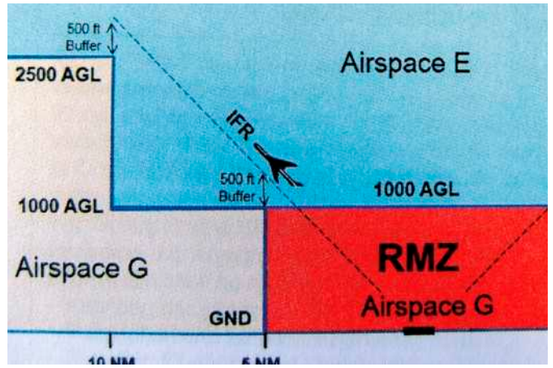
Summits Outdoor Adventures
Willy Kravanja
Tiroler Straße 10
D-83735 Bayrischzell
Telefon +49 (0)8023 / 1571
www.summits.de
willy.tours@gmx.de

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

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

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

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



Luftraum

RMZ ersetzt Luftraum F

Im Zuge der Harmonisierung von Lufträumen auf europäischer Ebene (SERA - Standardised European Rules of the Air) wird der Luftraum F in Deutschland aufgelöst und durch das Modul RMZ (Radio Mandatory Zone) ab Dez. 2015 ersetzt. Der Luftraum F ermöglichte in Deutschland in der Vergangenheit auf 21 kleineren Flugplätzen (z.B. Schwäbisch Hall, Bautzen, Allendorf) Instrumentenanflugverfahren (IFR). Bei Sichtflugbedingungen (VFR) konnten diese Bereiche mit Flugsicht 5 km und Abstand zu Wolken (vertikal 1000ft, horizontal 1,5 km) mit Gleitschirmen und Drachen beflogen werden. Das neue RMZ Modul ist nach den Verhandlungen mit der DFS das Modell mit den geringsten Einschränkungen. RMZs erhalten eine Standardgröße, ähnlich der bisherigen Kernzone von F und eine max. Höhe von lediglich 300 m GND. Bei Einflügen in eine RMZ ist der Funkkontakt zum Tower erforderlich. Sollten sich Fluggelände innerhalb einer zukünftigen RMZ befinden (z.B. Eisenberg / Battenberg), sind Betriebsvereinbarungen empfehlenswert, damit sich (wenn möglich) nicht alle startenden Piloten einzeln anmelden müssen. Eine bilaterale Vereinbarung zwischen Flugplatzbetreiber und Fluggeländehalter wird vermutlich erforderlich. Möglicherweise ist auch eine Abstimmung mit dem jeweilig zuständigen Luftamt des Landes notwendig. Betroffene Geländehalter sollten sich direkt mit dem DHV Referat Flugbetrieb in Verbindung setzen, um eine pragmatische Lösung abzustimmen.

Nordschwarzwald

Geländekonzeption abgeschlossen

Eine Optimierung der Gelände für 4.000 Drachen- und Gleitschirmpiloten in der Region Nordschwarzwald und gleichzeitig eine Optimierung für die Naturschutzsituation war das Ziel der Konzeption. Der Naturpark Schwarzwald Mitte / Nord, die Vereine im Nordschwarzwald zwischen Offenburg und Bad Wildbad, DHV und Behörden begleiteten das Projekt. Untersucht wurden die 26 Fluggelände hinsichtlich fliegerischen und naturschutzfachlichen Ansprüchen. Im Ergebnis wurde eine Checkliste für die Fluggeländezulassung und eine Handlungsempfehlung für jedes einzelne Gelände erarbeitet.
Die wichtigsten Ergebnisse: Es ist sinnvoller, die Attraktivität von bestehenden Geländen auszubauen (auch hinsichtlich Sicherheitsansprüchen), als neue Gelände zu erschließen. Die Handlungsempfehlungen gehen in diese Richtung. Aus Naturschutzsicht ist es sinnvoll, die Piloten besser über sensible Naturschutzbereiche, wie z.B. Auerhuhngebiete, zu informieren, damit diese mit möglichst großer Höhe überflogen werden. Mehr Infos zur Konzeption gibt es auf www.dhv.de

Flugwettervorhersage und tagesaktuelle News auf www.dhv.de

Höhenflug

Neuer Europa- und Deutscher Rekord

Am 10. Juni flog Burkhard Martens mit seinem Skywalk Chili 3 einen neuen Deutschen Rekord im Höhengewinn. Den „Alten“, 3.100 m Höhengewinn, flog Sepp Gschwendtner bereits 1989 (!) In Australien. Burki dazu: „Diesen Rekord habe ich schon seit vielen Jahren im Visier, allerdings war er schwer zu schlagen, da man bei uns im Alpenraum ja nur 3.850 m hoch fliegen darf. Bei diesem Rekord wird die geringste Flughöhe und die anschließend größte erreichte Höhe gewertet. Burki gelang es ganz hinten im Ötztal in der CTA Vorarlberg, erlaubte Höhe ca. 5.900 m, auf 4.500 m aufzudrehen und den Rekord mit 3.469 m Höhegewinn neu zu schreiben. Der Rekord ist bei der FAI ebenfalls als Europarekord angemeldet. Nachzulesen unter www.dhv.de – Wettbewerb/Sport – Rekorde

DHV-Musterprüfstelle akkreditiert

Die Anforderungen der Akkreditierung durch die DAkkS an alle Prüfabläufe in der Musterprüfstelle des DHV sind sowohl im Gleitschirm- als auch im Drachenbereich erfüllt. Der formale Akt der Anerkennung erfolgte zum 19.08.2014.

TEXT **RICHARD BRANDL, DHV-REFERAT ÖFFENTLICHKEITSARBEIT**

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle

Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH

Beliehene gemäß § 8 Absatz 1 AkkStelleG i.V.m. § 1 Absatz 1 AkkStelleGBV
Unterzeichnerin der Multilateralen Abkommen
von EA, ILAC und IAF zur gegenseitigen Anerkennung

Akkreditierung

Die Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH bestätigt hiermit, dass die Inspektionsstelle

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV)
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland

an den Standorten:

Miesbacher Straße 2, 83701 Gmund am Tegernsee
Riedern 60, 83666 Riedern / Waakirchen
Universitätsgelände der Bundeswehr München, 85577 Neubiberg

die Kompetenz nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012 als Inspektionsstelle Typ C besitzt, Inspektionen in folgenden Bereichen durchzuführen:

nicht musterzulassungspflichtiges Luftsportgerät bis 120 kg Leermasse (Hängegleiter sowie Gleitsegel) gemäß §11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) und Feststellung der Übereinstimmung mit den festgelegten anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen und - aufgrund einer sachverständigen Beurteilung - mit allgemeinen Anforderungen

Die Akkreditierungsurkunde gilt nur in Verbindung mit dem Bescheid vom 19.08.2014 mit der Akkreditierungsnummer D-IS-19459-01 und ist gültig bis 18.08.2019. Sie besteht aus diesem Deckblatt, der Rückseite des Deckblatts und der folgenden Anlage mit insgesamt 4 Seiten.

Registrierungsnummer der Urkunde: **D-IS-19459-01-00**

Berlin, 19.08.2014

Im Auftrag Dr. Heike Mielke
Abteilungsleiterin

Hier weitere Hintergrund-Informationen zum Thema LTF und Akkreditierung: Zuerst einmal eine Beschreibung der aktuellen Lage. Gleitschirme und Drachen sind von den gesetzlichen europäischen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit von Fluggeräten und Flugausrüstung ausgenommen. Somit gelten für diese Geräte weiterhin die nationalen Vorschriften, welche sich in den einzelnen Ländern stark unterscheiden. Für das Betreiben von Luftsportgeräten wie Drachen und Gleitschirmen samt übriger dazu gehöriger Ausrüstung ist in Deutschland per Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät eine Musterprüfung vorgeschrieben (zulassungsbefreite Luftsportgeräte sind musterprüfpflichtig nach LuftGerPV §11 – die technischen Musterprüfanforderungen sind festgelegt in den LTF 91/09 für Gleitschirme und HG, 2.DVLuftGerPV). Diese Musterprüfung durfte bis zum 31.12.2013 ausschließlich von einer vom LBA zugelassenen Musterprüfstelle durchgeführt werden. Der Gesetzgeber hatte dann im März 2013 festgelegt, dass die LBA-Anerkennungen für LTF-Musterprüfstellen zum 01.01.2014 auslaufen und dass stattdessen für die Musterprüfstelle des DHV eine Akkreditierung durch die Deutsche Akkreditierungsstelle DAkkS erforderlich ist.

Parallel zur deutschen LTF wurde schon seit 1996 für den Bereich Gleitschirm eine eigene freiwillige europäische Norm entwickelt, die sogenannte EN. Diese wurde 2005 fertiggestellt, ist aber als Norm für ein Luftsportgerät nicht mit einer EU-Regelung gleichzusetzen. Dafür verantwortlich ist die CEN (Comité Européen de Normalisation), eine private Organisation, die mit europaweiten Normen die europäische Wirtschaft und Produktqualität im Sinne der Verbraucher fördern soll. Die EN-Normen regeln auf privatrechtlicher Basis aber nur Prüfungen für Gleitschirme, Rettungsschirme und Gurtzeuge, sonstige Gleitschirmausrüstung wie etwa Protektoren oder Schleppklinken kommen in den diesen EN-Normen überhaupt nicht vor, genauso wenig wie der gesamte Drachenbereich.

Unter bestimmten Voraussetzungen ist auch eine Anerkennung ausländischer behördlicher Prüfungen für den Betrieb von Luftsportgerät in Deutschland möglich, der Gesetzgeber sagt hier:

Muster- oder Gerätezulassungen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind unmittelbar gültig und ersetzen die Prüfungen nach den Absätzen 1 und 2.

Die einzige Behörde, die in Europa eine Zulassung von Luftsportgeräten, in diesem Fall ausschließlich für Motorschirme, erteilt, ist allerdings das französische Pendant zum LBA, die DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Sonst gibt es keinerlei Zulassungen von Luftsportgerät durch einen Mitgliedstaat. Prüfungen von privaten Prüfstellen (wie etwa im HG-Bereich), auch von Verbänden ohne staatliche Beauftragung oder Akkreditierung, erfüllen die Anforderungen des Gesetzgebers nicht.

Was ist jetzt eigentlich der Unterschied zwischen LTF und EN, da sich doch z.B. die Flugtests fast gleichen und oft die Anforderungen der einen Norm mit zeitlicher Verzögerung in die andere übernommen werden? Ein gravierender Unterschied ist, eine EN-Zertifizierung kann von privaten Firmen ohne Kontrolle auf privatrechtlicher Basis vergeben werden (man spricht hier vom ungeregelten Normen-Bereich). Abgesehen davon, dass sich diese Norm jeder Hersteller auch selber bestätigen könnte, ist der Verstoß gegen eine solche Norm mit keinerlei Konsequenzen verbunden (wie man vor kurzen sehr deutlich bei Problemen mit einem nach EN geprüften Wettkampfschirm sehen konnte). Die LTF dagegen ist eine gesetzliche Vorschrift (geregelter Normen-Bereich), mit den damit verbundenen rechtlichen Möglichkeiten der Durchsetzung. Wenn ein Gerät nicht dem geprüften Muster entspricht, eine Abweichung sicherheitsrelevant ist und eine Gefährdung für Piloten darstellt, kann der Betrieb eines solchen Geräts verboten werden. Außerdem fordert die LTF eine Prüfung ausschließlich durch zugelassene Prüfbetriebe, die durch eine übergeordnete Kontrollinstanz (früher LBA, heute Deutsche Akkreditierungsstelle) überwacht werden.

Nachdem also im März 2013 klar war, dass die Akkreditierung durch die Deutsche Akkreditierungsstelle DAkkS die LBA-Zulassung zum Jahresbeginn 2014 ablösen wird, hatte die Musterprüfstelle des DHV daraufhin ihr Qualitätsmanagementsystem entsprechend der geforderten Norm ISO EN DIN 17020 überarbeitet, dokumentiert und im August 2013 den Akkreditierungsantrag mit den erforderlichen Unterlagen eingereicht. Für die Erfüllung der formalen Anforderungen an die Akkreditierung holte sich der DHV außerdem einen in diesem Bereich erfahrenen externen Spezialisten. Leider musste auf den Audittermin dann bis zum 04. März 2014 gewartet werden, ein früherer Termin war der DAkkS nicht möglich.

Der Audittermin verlief positiv, es gab keine grundsätzlichen Probleme, allerdings einige sogenannte Abweichungen. Ich zitiere den Leiter der Prüfstelle Hannes Weininger aus einem Interview zum Thema:

„Die DAkkS hat alle unsere Prüfverfahren und deren Abläufe als geeignet eingestuft. Das ist erfreulich, denn damit waren keine Anlagenbauten oder Änderungen notwendig. Selbst der äußerst komplexe Bereich der Flugmechanikmessung wurde im Bericht der DAkks als ‚geeignet, gut und geschickt' mit einer ‚ungewöhnlich ausführlichen Programmbeschreibung' bewertet. Die neuen und großen Herausforderungen waren für uns die formale Validierung der Prüfungen, unter anderem die Berechnung der Messunsicherheiten und die Darstellung des Messunsicherheitsbudgets bei den Prüfergebnissen."

Dass es in einer Akkreditierung solche Abweichungen gibt, ist beim teilweise großen Umfang von Forderungen nicht ungewöhnlich und passiert regelmäßig. Hier reicht es, wenn einige wenige Punkte in den Abläufen nicht den Anforderungen der DAkkS entsprechen. Eine Akkreditierung wird dem Antragsteller deshalb nicht verweigert, sondern einfach erst dann endgültig vergeben, wenn alle bemängelten Punkte korrigiert sind. Eine Übergangsfrist, eine „provisorische" oder eine Akkreditierung in Teilbereichen ist nicht vorgesehen.

Jetzt hieß es also für die Mitarbeiter der Musterprüfstelle, diese Beanstandungen zu beseitigen. Die Zusammenarbeit mit der DAkkS gestaltete sich allerdings nicht einfach, die haben momentan jede Menge Arbeit und reservierten ihre Zeit nicht exklusiv für den DHV. Anscheinend gibt es auch in vielen anderen Bereichen der Wirtschaft große zeitliche Probleme in den Akkreditierungsabläufen (1-2 Jahre bis zum positiven Abschluss werden angeblich mittlerweile zur Regel), hier war der Gesetzgeber mit seinen sehr kurzen Fristen von der Bekanntgabe einer Akkreditierungspflicht bis zur geforderten Umsetzung vielleicht etwas zu optimistisch. Die Mitarbeiter der DHV-Technik kamen dann bis Ende Juli 2014 zu einer abschließenden Lösung aller noch offenen Probleme. Aber auch, wenn nun alle Anforderungen der Akkreditierung durch die DAkkS als erfüllt, alle Abweichungen als behoben angesehen wurden, war der formale Akt der Akkreditierung erst mit Ausstellung der Akkreditierungsurkunde zum 19.08.2014 abgeschlossen. ►

Gültigkeitsdauer der Akkreditierung: 19.8.2014 bis 18.8.2019

Inspektionen nach:

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle

VA K-02 2014-04	Abwicklung von Musterprüfaufträgen
PA GS-01 2014-01	Statische Festigkeitsprüfung von Gleitschirmen
PA GS-02 2014-04	Schockprüfung von Gleitschirmen
PA GS-03 2014-01	Festigkeitsprüfung von Gleitschirmleinen
PA GS-04 2014-04	Testflug Gleitschirm
PA GZ-01 2014-01	Festigkeitsprüfung von Gurtzeugen
PA GZ-02 2014-01	Verzögerungsprüfung von Gurtzeugprotektoren
PA GZ-03 2014-01	Auslösekraft Rettungsgerät im Gurtzeug
PA HG-02 2014-01	Flugmechanikmessung Hängegleiter
PA HG-03 2014-01	Testflug Hängegleiter mit und ohne variabler Geometrie
PA HG-04 2014-01	Festigkeitsversuch Hängegleiter mit positiver und negativer Lastrichtung
PA HG-05 2014-01	Festigkeitsprüfung Fahrwerk Hängegleiter
PA RG-01 2014-01	Festigkeitsversuch Rettungsgerät
PA RG-02 2014-01	Öffnungshöhe Rettungsgerät
PA RG-03 2014-01	Sinkgeschwindigkeit Rettungsgerät
PA RG-04 2014-01	Festigkeit Verbindungsleine Rettungsgerät
PA SK-01 2014-01	Festigkeitsprüfung Schleppklinke
PA SK-02 2014-01	Auslösekräfte Schleppklinke
PA SW-01 2014-01	Festigkeitsprüfung Schleppwinden
PA SW-02 2014-01	Zugkraftprüfung Schleppwinden
PA ULR-01 2014-01	Festigkeitsprüfung Umlenkrolle
PA STW-01 2014-01	Festigkeitsprüfung Startwagen

auf der Basis der nachfolgenden Bewertungs- und Grundprüfnormen:

Nfl II-91/09 2009-12	Bekanntmachung von Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter und Gleitsegel
DIN EN 926-1 2006-08	Ausrüstung für das Gleitschirmfliegen - Gleitschirme - Teil 1: Anforderungen und Prüfverfahren an die Baufestigkeit
DIN EN 926-2 2005-03	Ausrüstung für das Gleitschirmfliegen - Gleitschirme - Teil 2: Anforderungen und Prüfverfahren zur Klassifizierung der sicherheitsrelevanten Flugeigenschaften
DIN EN 1651 1999-09	Ausrüstung für Gleitschirmfliegen - Gurtzeuge – Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfung der Festigkeit
DIN EN 12491 2001-03	Ausrüstung für das Gleitschirmfliegen - Rettungsfallschirme - Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren
LTF-Umlenkrollensystem 2012-03	Zusatzforderungen Umlenkrollensystem
LTF-Innencontainer 2012-04	Zusatzforderungen Gleitsegel-Gurtzeug mit integriertem Rettungsgeräte-Innencontainer

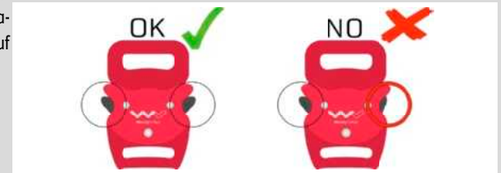
► Was hätte sich jetzt im zeitlichen Ablauf der Akkreditierung besser machen lassen?
Hannes Weininger: *„Wir haben nicht nur den eigenen Arbeitsaufwand und die Komplexität der technischen Anforderungen unterschätzt, sondern vor allem auch den Zeitbedarf und den Zeitrahmen der Akkreditierungsstelle bei der Bearbeitung der umfangreichen Akkreditierung.“*
Eine frühere Antragstellung hätte sinnvoll sein können. Der Verband wollte aber mit dem Beginn einer konkreten Umsetzung der Akkreditierung warten, bis die gesetzlichen Vorgaben bestätigt waren. Die gesamte Akkreditierung wird mehrere zehntausend Euro kosten, dieses Geld der Mitglieder gibt man erst aus, wenn sicher ist, dass das auch wirklich nötig ist (außer, wenn man gar keine Zulassung mehr hat). Die fünf Monate zwischen Bekanntgabe der Akkreditierungspflicht und dem Einreichen der Unterlagen an die DAkkS waren der Tatsache geschuldet, dass das gesamte System der Arbeitsabläufe in der Musterprüfstelle in allen Bereichen entsprechend der Norm ISO EN DIN 17020 umgestellt werden musste. Dies neben dem laufenden Betrieb, in dem auch noch eine deutlich größere Anzahl an Musterprüfungen abgearbeitet werden musste als normalerweise. Und nicht zuletzt war es eine böse Überraschung, dass vom Termin der Antragstellung bis zum Audit ein halbes Jahr verging.
Welche Nachteile haben die Piloten in Deutschland durch die verzögerte Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle jetzt gehabt. Zur Erinnerung, es gibt neben dem DHV noch zwei weitere Musterprüfstellen, die nach LTF prüfen, das sind die EAPR und Air Turquoise. Grob gesagt deckt jede etwa ein 25-50% der jährlichen Prüfungen ab (das schwankt von Jahr zu Jahr). Jeder Hersteller hat seinen Favoriten, einige wenige Hersteller wechseln auch mal oder geben Schirme verschiedener LTF-Klassen an unterschiedliche Prüfstellen. Der DHV hatte „seine“ Hersteller schon in der zweiten Jahreshälfte 2013 auf die zeitliche Verzögerung in der Akkreditierung hingewiesen, darauf wurde viele 2014er-Schirmmodelle noch in 2013 mustergeprüft, solange die Zulassung durch das LBA Gültigkeit hatte. Bis Ende Juli 2014 warteten aber natürlich einige Hersteller mit aktuellen Schirmmodellen auf eine DHV-Prüfung ihrer Produkte nach LTF. Es gab trotzdem keinen „Prüfstau“ und es mussten auch nicht tausende Piloten in Deutschland auf ihren neuen Schirm verzichten.
Eine Gruppe deutscher Piloten war von dem Akkreditierungsproblem allerdings teilweise direkter betroffen, das sind die Piloten, die in Wettbewerben mitfliegen. Die DHV-Sportordnung, also quasi die Ausschreibung für alle zentrale Wettbewerbe, sieht vor, dass im Jahr 2014 nur mit nach LTF mustergeprüften Geräten an Wettbewerben teilgenommen werden kann. Die Zulassungsstelle von Alain Zoller, der die Schirme der Firma Ozone musterprüft, bekam mit dem Wettkampfschirm Enzo 2 dieser Firma Probleme in der EN-Prüfung (das geprüfte Muster entsprach nicht annähernd den ausgelieferten Schirmen), die Prüfung nach LTF kann auch er außerdem ohne Akkreditierung nicht vergeben. Gerade dieser Schirm, der wohl dieses Jahr leistungsmäßig mit die Spitze markiert, kann also heuer in DHV-Wettbewerben nicht genutzt werden. Einer Ausnahmeregelung, dass nachträglich die laufende Ausschreibung in der Saison angepasst wird und auch Schirme mit EN zumindest für die Nutzung in Wettbewerben im Ausland zugelassen werden, hätten alle von der Sportordnung betroffenen Piloten zustimmen müssen, sonst wären
Proteste gegen Wettbewerbsergebnisse vorbestimmt gewesen. Ein Viertel der Wettkampfpiloten, die auf die Befragung nach einer Ausnahmeregelung antworteten, war gegen eine Änderung der Sportordnung. Zukünftig wird es keine Probleme mehr geben, da für Wettkämpfe von der CIVL eine neue Schirmklasse geschaffen wurde, die Prüfungen nach CCC (CIVL Competition Class) vorgibt. CCC-Schirme dürfen dann dank einer Erprobungsregelung auch in Deutschland geflogen werden. Die Sportordnung wird entsprechend angepasst werden. Die Wettkampfproblematik kam also in diesem Fall nicht durch die verzögerte Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle zustande, sondern vor allem durch die fehlende Akkreditierung von Alain Zollers Musterprüfstelle Air Turquoise.
Unabhängig von der Akkreditierung für LTF-Tests führte der DHV in den vergangenen Monaten seine DHV-Safety-Tests durch, die auf große Mitglieder-Zustimmung stoßen. Diese Tests wird der Verband fortführen.

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilung Woody Valley Gurtzeugschließen

Dem DHV waren in den letzten Wochen mehrere Fälle von defekten Gurtschließen bei Woody Valley-Gurtzeugen gemeldet worden. In den meisten Fällen ließen sich die geschlossenen Schließen nicht mehr öffnen, eine unmittelbare Gefahr für die Piloten bestand nicht. Bei den jüngsten beiden Vorkommnissen hatten sich jedoch geschlossene Schließen nach dem Start geöffnet. Es hatte sich gezeigt, dass bei den betroffenen Schließen die untere Taste nicht korrekt einrastet. Erfolgt in dieser Situation ein Druck auf die obere Taste (z.B. durch die Körpervorlage des Piloten beim Startlauf und beim Abheben), kann sich die Schließe ganz öffnen.
Die Fa. Woody Valley hat rasch auf die Vorfälle reagiert und eine Sicherheitsmitteilung zur Veröffentlichung freigegeben.

Karl Slezak
Referat Sicherheit und Technik



Solltest du bemerken, dass eine oder beide seitlichen Öffnungselemente nicht mehr vollständig herauskommen, dann kontaktiere bitte deinen Händler oder Importeur, damit die betreffende Schließe vor dem nächsten Flug ersetzt wird. Woody Valley übernimmt die Kosten für die Reparatur.

FOTOWETTBEWERB

AUSSCHREIBUNG 2014 DHV

Schickt uns euer schönstes Bild von unserem Sport.

Fangt mit eurer Kamera außergewöhnliche Situationen, Perspektiven und Stimmungen ein, die Lust machen auf Fliegen und Freiheit.

Die Anzahl der digitalen Einsendungen ist pro Mitglied auf 1 Bild beschränkt.

Was darf eingereicht werden?

- Es werden nur Fotos akzeptiert, auf denen Bildteile weder hinzugefügt noch entfernt worden sind (Composing).
- Das eingereichte Foto darf in den Farben nicht manipuliert worden sein (keine Sepia-Einfärbung usw...).
- Das Foto darf keinen Rahmen oder sonstige Verzierungen enthalten.
- Die Datei muss im RGB-Modus mit 300 dpi als JPEG-Format abgespeichert sein und sollte eine Dateigröße von 3 MB haben (gerne größer).

Per Post eingesandte Fotoabzüge oder per Post eingereichte digitale Bildträger sind nicht zugelassen.
Das Bild benötigt je nach Motiv folgende Bezeichnung:
HG_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg oder GS_Mitgliedsnummer_Ort der Aufnahme.jpg
Erklärung: HG, wenn das Motiv ein Drachen ist, GS bei Motiv Gleitschirm, Mitgliedsnummer.
Beispiel: GS_23122_Wallberg.jpg
Teilnahmeberechtigt sind nur DHV-Mitglieder.
Profi-Fotografen sind ausgeschlossen.

Es ist sehr wichtig, dass die Bezeichnung der Bilder korrekt ist. Mit der richtigen Mitgliedsnummer sind alle Bilder eindeutig zuweisbar.
Bilder, die nicht wie beschrieben gekennzeichnet sind, können leider nicht am Wettbewerb teilnehmen. Die Dateien dürfen nicht schreibgeschützt sein.
Bitte achtet darauf!
Mit der Einsendung stimmt ihr zu, dass euer Bild online auf der DHV-Homepage unter Fotowettbewerb und im DHV-Info (gegen Honorar) veröffentlicht wird.

Die E-Mail Adresse für die Einsendung lautet: foto@dhv.de

Bitte gebt in der Mail als Betreff Fotowettbewerb 2014 und euren Namen oder Mitgliedsnummer an. Einsendeschluss ist der 1.12.2014

Erfahrungsschatz für Streckenflieger –

und solche, die es werden wollen

Burkhard Martens Standardwerk „Das Streckenflugbuch“ gibt es jetzt in einer stark erweiterten 2. Auflage

TEXT **LUCIAN HAAS**

Wer das Gleitschirmfliegen lernt, ist am Anfang schon glücklich, wenn er das erste Mal im Hausbart nach oben kurbelt. Doch mit der Zeit wächst bei vielen Piloten der Wunsch, sich aus einem Fluggebiet zu lösen und frei wie ein Vogel neue Routen einzuschlagen. Streckenfliegen heißt diese Disziplin, die von einem Piloten mehr verlangt als die Beherrschung der Kurvenlage seines Gerätes. Es geht darum, die Thermik-Hotspots eines Geländes aus der Luft erkennen und mit geschickter Linienführung verbinden zu können. So etwas bedarf viel Erfahrung, und am besten auch eines Lehrmeisters, der einem mit guten Tipps schneller zu Erfolgserlebnissen verhilft.

Burkhard „Burki“ Martens ist ein solcher Lehrmeister. In seinem Streckenflugbuch, das jetzt neu in stark erweiterter 2. Ausgabe erschienen ist, zeigt er dem Leser, was alles zum erfolgreichen Streckenfliegen dazu gehört: Von der Vorplanung möglicher Routen, über die vorausschauende Wetteranalyse, den besten Strategien zur Meisterung von Schlüsselstellen und zum effizienteren Fliegen bis hin zur Nachbereitung von Flügen und dem Einstellen in Online-Datenbanken, wie dem XC-DHV.

Das Buch ist in elf Kapitel gegliedert, die wiederum drei Schwerpunkten zuzuordnen sind. Am Anfang steht die Theorieeinheit, die dank vieler Praxisbeispiele und Erzählungen aus dem Streckenfliegernähkästchen keinesfalls trocken daher kommt.

Der zweite und umfangreichste Teil umfasst genaue Beschreibungen beliebter Streckenfluggebiete und der dort sinnvollen Routen. Neben 23 Top-Fluggebieten der Alpen hat Burki auch acht internationale Hotspots wie beispielsweise Quixadá (Brasilien), Manilla (Australien), Piedrahita (Spanien) oder De Aar (Südafrika) in das Buch neu mit aufgenommen.

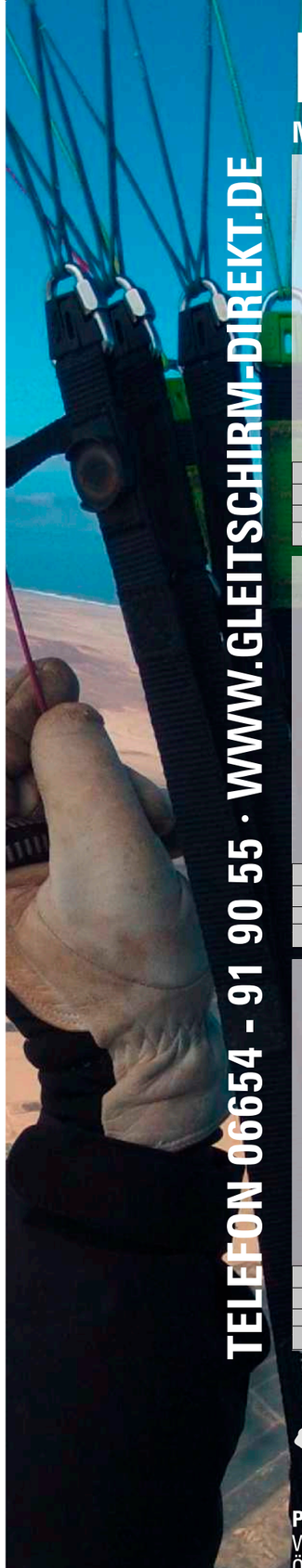
Zu guter Letzt folgen eine Reihe von Interviews mit 19 Toppiloten – darunter X-Alps-Sieger Chrigel Maurer, Drachenflugweltmeister Alex Ploner, der deutsche FAI-Dreieck-Rekordhalter Ferdinand Vogel und Flachlandspezialist Armin Harich – in denen sie bereitwillig Tipps und Erkenntnisse aus ihrer eigenen Streckenflugerfahrung zum Besten geben. Mit dieser Vielzahl von An- und Einsichten zeigt Burkhard Martens, dass Streckenpiloten durchaus ganz unterschiedlichen Mustern und Vorlieben folgen.

Das Streckenflugbuch richtet sich vor allem an Streckenfluganfänger. Doch auch Piloten mit größerer Erfahrung werden darin noch viel Anregendes finden. Gerade die Fluggebietsbeschreibungen mit Beispielen kleinerer und größerer Routen stellen einen zeitlosen Erfahrungsschatz dar, in dem man immer wieder gerne stöbern wird – allein schon wegen der vielen erläuterten Fotos und Abbildungen. Gerade solche Bilder helfen enorm, sich bei eigenen Streckenversuchen schneller in einem neuen Fluggebiet zurecht zu finden.

Als weitere Planungshilfe liegt dem Buch jetzt eine große Skyway-Karte der Alpen sowie von Spanien/Portugal bei. Sie basiert auf der Analyse von Tausenden von Streckenflügen und zeigt den Verlauf typischer Rennstrecken wie auch ausgefallener Querbergein-Routen.

Burkhard Martens: Das Streckenflugbuch für Gleitschirm- und Drachenflieger. 624 Seiten. 49,90 Euro.
Bestellbar im DHV-Shop oder auf www.Thermikwolke.de

Anzeige



KÖNIGSKLASSE

MIT SICHERHEIT GLEITSCHIRMFLIEGEN: DIE EN-A READY-TO-FLY-SETS 2014

KOMPLETT-SET „SAFETY“
U-TURN EVOLUTION
Setpreis: 3.750 €
0%-Finanzierung möglich
Schirm: U-Turn Evolution
Gurtzeug: Advance Success 3
Rettung: U-Turn Secure III
Helm: Plusmax Plusair
Der neue Evolution bietet die nach aktuellem Stand der Gleitschirmentwicklung höchste Sicherheit. Herausragend sind seine Eigenschaften in Bezug auf die bislang größte Kappenstabilität, die erreicht werden konnte. Er ist somit auch ein ausgezeichneter Begleiter bei Thermikflügen.
Mehr unter: www.gleitschirm-direkt.de/set/safety
LTF 1 | 1-2 | 2 | 2-3 | 3
EN A | B | C | D
Papillon
Gleitzahl 7 | 8 | 9 | 10
Größe / Pilot: XS 40-65kg · S 60-80kg · SM 70-90kg · M 75-100kg · L 90-120kg · XL 105-140kg
PAPILLON TOPSELLER

KOMPLETT-SET „FLY“
SKYWALK MESCAL 4
Setpreis: 3.590 €
0%-Finanzierung möglich
Designs: Grün, Blau, Bronze
Schirm: Skywalk Mescal 4
Gurtzeug: Skywalk Cult 3
Rettung: U-Turn Secure III
Helm: Plusmax Plusair
Der Mescal 4 erschien im Frühling 2013 und avancierte schnell in allen Papillonschulen zum Topseller. Das Fluglehrerteam ist begeistert von einem einmaligen Konstruktionsergebnis aus Flugleistung und Sicherheit. Du fliegst mit ihm von den ersten Abflügen bis zu den ersten Streckenflügen mit Sicherheit vorne mit.
Mehr unter: www.gleitschirm-direkt.de/set/fly
LTF 1 | 1-2 | 2 | 2-3 | 3
EN A | B | C | D
Papillon
Gleitzahl 7 | 8 | 9 | 10
Größe / Pilot: XS 55-75kg · S 70-95kg · M 85-110kg · L 100-130kg
PAPILLON TOPSELLER

KOMPLETT-SET „EAZY“
AIRDESIGN EAZY
Setpreis: 3.690 €
0%-Finanzierung möglich
Designs: Lime, Orange, Ocean
Schirm: Airdesign Eazy
Gurtzeug: Advance Axess 3 Air
Rettung: U-Turn Secure III
Helm: Plusmax Plusair
Von Weltmeister Stefan Stieglair im Herbst 2013 entwickelt. Seine Starteigenschaften, hohe Stabilität, für die Klasse hervorragende Gleitleistung, ein übersichtliches Leinenkonzept und das einfache Handling bringen den Eazy zurecht in die Liste der Topempfehlungen.
Mehr unter: www.gleitschirm-direkt.de/set/eazy
LTF 1 | 1-2 | 2 | 2-3 | 3
EN A | B | C | D
Papillon
Gleitzahl 7 | 8 | 9 | 10
Größe / Pilot: XS 55-75kg · S 70-90kg · M 80-105kg · L 100-125kg
PAPILLON TOPSELLER

Papillon® Paragliding
Papillon Flugcenter Wasserkuppe
Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld
Öffnungszeiten: täglich, Mo – So, 9 – 18 Uhr

✓ Europas größte Auswahl (neu und gebraucht)
✓ Professionelle Fachberatung
✓ Probefliegen bei allen Windrichtungen, mitten in Deutschland
✓ 100% Zufriedenheitsgarantie

Bräuniger

Neue Firmware für SensBox

Mit neuer Firmware ist die SensBox wieder voll kompatibel zum Apple Betriebssystem. Mit folgenden Apps ist die SensBox kompatibel: Im Apple Store: SensBox App, kostenfrei. Im Demo Modus für alle nutzbar, mit aktiver SensBox voll nutzbar. Android, im Play- Store: SensBox App zur Erkennung der SensBox und Weitergabe der Daten an XCSoar, das ebenfalls geladen werden muss. XCSoar ist eine freie, vollwertige Flugsoftware. Außerdem ist die Bräuniger Transportbox jetzt erhältlich! Klein und handlich schützt sie Bräuniger Instrumente optimal vor äußeren Einflüssen. Preis: 15 Euro.

Infos: www.brauniger.com

Renschler

20-jähriges Jubiläum

Das SOLARIO wird 20 Jahre alt. Daher gibt es eine Sonderedition in einem goldfarbenen Gehäuse. Der Stromverbrauch ist um 20% reduziert worden, so dass eine positive Energiebilanz nun schon bei 1500 Lux erreicht wird (bisher 2000 Lux). Auch die monokristalline Solarzelle ist um 10% leistungsfähiger.

Infos: www.renschler.de

UP

Neue T-Shirts

Ab sofort sind die neuen T-Shirts von UP erhältlich. Passend zu den neuen Schirmfarben des Herstellers gibt es das T-Shirt auch in der Farbe lime.

Infos: www.up-paragliders.com

DREYECKLAND
GLEITSCHIRMSCHULE

Dreyeckland

Neu: Logo und Internetauftritt

Die in Kirchzarten bei Freiburg ansässige Gleitschirmschule Dreyeckland präsentiert sich mit frischem Logo auf Facebook und der neu gestalteten Internetseite. Dort sind Bildergalerien zu den Veranstaltungen, ein Downloadbereich für Kursunterlagen und die Facebook-Anbindung hinzugekommen. Die Seite funktioniert auch auf dem Smartphone oder dem Tablet.

Infos: www.flugschule-dreyeckland.de

Anzeige

parashop.at Top Service & Reparaturen
* inkl. T-Shirt & Rücktransport
BEST 2 Jahres-Check PRICE
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)

Finsterwalder & Charly

Breeze VS Tandem

Größenverstellbarer Helm für Tandem-Passagiere oder den Einsatz als Leih-Helm, zertifiziert nach CE EN 966 (Luftsport), mit abnehmbaren Ohrpolstern und Visierbefestigungsmöglichkeit. Die komfortable Stoff-Vollausstattung des Breeze VS Tandem kann mittels eines Drehrads im Nacken leicht an unterschiedliche Kopfumfänge angepasst werden. Das als Zubehör erhältliche Charly VS Brillenvisier vermindert die Zugluft und schützt vor UV-Strahlung. Gewicht: 480 g,

Infos: www.finsterwalder-charly.de

Basisrebell

Das Shirt, das Piloten würdig ist

Piloten sind stolz auf ihre Passion. Sei es der erste Freiflug, Höhenflug oder der aktuelle Streckenrekord – es ist der persönliche Sport-Moment, den man festhalten möchte. BASISREBELL bietet mit seinem neuen TRACK-Shirt die Möglichkeit, den eigenen GPS-dokumentierten Flug auf der Brust zu tragen: Einfach den Track hochladen, weitere Details festlegen und sich auf das individuelle T-Shirt freuen, das sich von den gängigen, simplen Motiv-Shirts deutlich abhebt.

Infos: www.basisrebell.com

Anzeigen

470 € pro Woche
Fliegen in Algodonales Spanien
Fliegen in Algodonales und Umgebung mit FLY ALGO!
Ein Guiding-Service, geleitet von Johan! Mit seiner Erfahrung und Ortskenntnis in einem Gebiet mit mehr als 13 verschiedenen Flugplätzen, ist ein abwechslungsreicher Urlaub garantiert.
Ein Urlaub mit allem inklusive, wo Fliegen, Spass und Sicherheit Hand in Hand gehen.
FLY ALGO
Komm und probier es aus, Du wirst es lieben!!
www.fly-algo.com
jjflyalgo@hotmail.com

Von Profis für Profis:
Der perfekte Blick zum Display
„VARIS" die Halterung
Verkauf & Info: www.fs-swissraft.ch

Fliegen ist Freiheit

Streckenfliegen im Suusamyr Valley

Die Hochebene, 126 km lang und bis zu 32 km breit, liegt mit Gipfeln von knapp 5.000 Metern im Herzen des Tian Shan Gebirges in Kirgistan. Obwohl nur 150 Kilometer von der Hauptstadt Bishkek entfernt ist die Gegend kaum besiedelt und vom Tourismus unberührt. Nicht nur die Bergketten produzieren hervorragende Thermik, im Tagesverlauf bilden sich auch über den vorgelagerten Hügelketten und dem Talboden auf 2.200 Metern verlässliche Aufwinde. Ein XC-Eldorado.

FOTO WERNER LUIDOLT

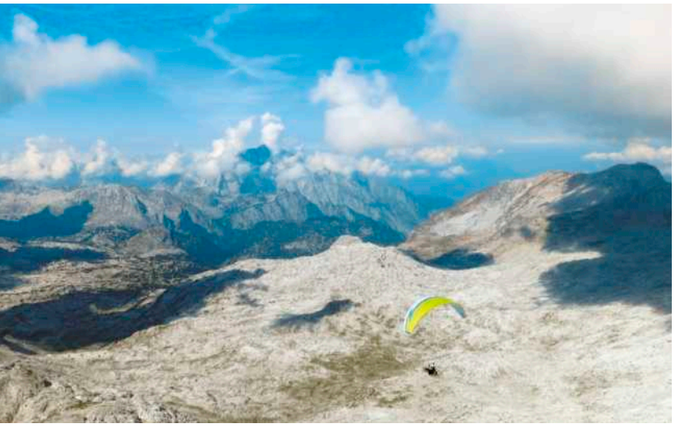
Sommer – Sonne – Samba

Leben wie Gott in Brasilien. Die Fußballweltmeisterschaft ist vorbei. Die Stadt gehört wieder den Bewohnern. Es ist ein einmaliges Gefühl, über den Hochhäusern von Rio dahinzugleiten, im Hintergrund der Zuckerhut. Nach der Landung am Strand eine frische Kokosnuss – das ist brasilianische Lebensart.

FOTO NADER COURI

Fliegen ist Freiheit

"Alte Hasen" können ihren reichen Erfahrungsschatz nutzen. Nicht nur beim Streckenflug sondern auch bei der Kunst des"Loslassens und Genießens". Das will erst einmal gelernt sein...



Von Alten Hasen und Jungen Adlern

Alterungsspezifische Probleme beim Drachen- und Gleitschirmfliegen

TEXT UND FOTO **TORSTEN HAHNE**

Seit Jahren steigt die Lebenserwartung kontinuierlich an. Damit verbunden ist auch der erfreuliche Trend, dass immer mehr Menschen im höheren Alter körperlich und sportlich aktiv sind. Fitte Senioren finden wir mittlerweile in allen Sportarten. 60-jährige beim Triathlon, 70-jährige auf dem Kiteboard und auch über 75-jährige Piloten unter dem Drachen oder dem Gleitschirm sind keine Seltenheit.

Nun sind Gleitschirm- und Drachenfliegen aber durchaus Flugsportarten mit höheren Anforderungen an die Physis und vor allem die Psyche der Sportler. Sowohl die körperlichen Voraussetzungen, besonders aber die mentalen Anforderungen an die Piloten bezüglich Koordination, Reaktionsvermögen, Konzentration und Entscheidungsstärke prägen den Erfolg, vor allem aber auch die Sicherheit in unserem Flugsport.
Zu Denken geben die Zahlen der aktuellen Unfallstatistik des DHV. Auffallend ist hier die überdurchschnittlich hohe, und von Jahr zu Jahr steigende Anzahl älterer Piloten, die in Flugsportunfälle verwickelt sind.

Tatsache ist: Der Zahn der Zeit nagt an uns allen. Unaufhaltsam werden wir von Jahr zu Jahr älter. Bei Einigen schreitet der Prozess sichtbar schneller voran, bei Anderen scheint die Natur ein Einsehen zu haben und lässt sich gnädig etwas mehr Zeit. Gerade die sportlich aktiven Senioren und unter ihnen vor allem die Gleitschirm- und Drachenflieger zählen eher schon zu den jung gebliebenen unter den Älteren. Aktive Piloten erscheinen im Durchschnitt sicherlich biologisch um zehn Jahre jünger als im Vergleich zu ihrer chronologischen Altersgruppe.

Trotzdem sollten wir uns bewusst sein, dass wir unsere geistige und körperliche maximale Leistungsfähigkeit schon mit 25 bis 30 Jahren erreichen. Danach bauen wir kontinuierlich ab. Der Rückgang der körperlichen Performance beträgt dabei ca. 1-1,5 Prozent pro Jahr ab dem 35. Lebensjahr. Auch gewisse mentale Funktionen bauen im Lauf der Jahre langsam ab. In diversen wissenschaftlichen Studien konnte belegt werden, dass schon ab dem 35-40. Lebensjahr erhebliche Defizite in Sachen Reaktionsgeschwindigkeit und kognitiven Fähigkeiten gegenüber Jüngeren bestehen.

Radsport ist die perfekte Möglichkeit für ein hocheffizientes Ausdauer-, Muskel- und Koordinationstraining. Die Gelenke werden bewegt, aber nicht belastet. Daher auch sehr lange auf hohem Niveau möglich.Ideale Ergänzung zum Fluggerät für schlechte Flugtage.

Ganz ehrlich. Viele von uns sind bereits älter als sie sich vielleicht fühlen. Gerade als aktiver Sportler einer solch "besonderen Sportart" neigt man zur Selbstüberschätzung seiner Fähigkeiten.

Im Folgenden möchte ich kurz auf einige Problemfelder rund um den Piloten über 40 eingehen.

Kraft, Dynamik, Ausdauer

Start- und Landevorgänge verlangen von dem Piloten neben der Koordination auch Muskelkraft und Dynamik. Ist der Wind schwach, muss auch schneller gelaufen werden. Das Gewicht des Drachens muss ausbalanciert werden und bis zur optimalen Startphase stabilisiert werden. Gleitschirme können den Piloten bei stärkerem Wind aushebeln, wenn Kraft und Dynamik des Piloten dem nichts entgegenzusetzen haben. Eine gewisse Portion an Maximalkraft und Schnellkraft ist also gefragt. Ein Krafttraining einmal in der Woche, sei es im Fitness-Studio oder in der Kletterhalle, sei jedem Piloten über 40 nahe gelegt.

Gerätewahl

Und muss es unbedingt ein Drachen mit bekannt problematischem Landeverhalten sein? Oder doch lieber wieder ein Turmgerät, das ich spielend und immer stehend landen kann? Oder montiere ich mir nicht lieber gleich wieder Luftreifen an die Basis? Muss es der schicke Gleitschirm mit hoher Streckung und dem giftigen Startverhalten sein, oder doch lieber die niedrig klassifizierte Tüte, mit der man beim jedem Wind locker in die Luft kommt?

Besonders längere Streckenflüge erfordern ein solides Maß an Kraft- und Grundlagenausdauer. Optimales Training hierfür sind regelmäßige Trainingseinheiten mit dem Mountainbike, Jogging oder auch Schwimmen. Achtung! Die immer weiter verbreiteten Elektrobikes haben so gut wie keinen nachhaltigen Trainingseffekt. Die vom Radfahrer aufzubringende Leistung ist durch die Unterstützung mittels Elektromotor mit bis zu 350 Watt einfach zu gering. Man gaukelt sich eine Trainingsleistung vor, die man in Wirklichkeit nicht erbringt.

Sinnesorgane

Die Akkommodationsbreite der Augen und auch die Sehschärfe lassen ab dem 45. Lebensjahr spürbar nach. Die Folge ist die bekannte Altersweitsichtigkeit (es ist dann so weit, wenn die Arme zu kurz werden, um das Kleingedruckte auf der Speisekarte lesen zu können). Neben dem Checkup beim Augenarzt mit dem Anpassen einer geeigneten Brille empfiehlt sich der Kauf eines Varios, auf dem man die Ziffern auch ablesen kann und die Flughöhe nicht erraten muss.

Die Altersschwerhörigkeit (Presbyakusis) setzt nur sehr langsam und schleichend ein. Hört man den Vario-Ton bei voller Lautstärke neben den Windgeräuschen nicht mehr richtig, ist es höchste Zeit, einen Ohrenarzt oder Hörgeräteakustiker aufzusuchen. In dicht bevölkerten Bärten kann ein nicht wahrgenommener Warnruf zur Kollision führen!

Geschickte Senioren verfügen übrigens über die Gabe der selektiven Presbyakusis. Die hören nur das, was sie hören wollen. Ist manchmal auch besser so...

Koordination, Reaktionsvermögen, Konzentration und Entscheidungsstärke

Bei kritischen Situationen in der Luft oder schwierigen Start- und Landebedingungen sind die mentalen Stärken des Piloten gefragt.

Gleitschirme verlangen bei impulsiven Kappenstörungen einen koordiniert, konzentriert, reaktionsschnell und entschlossen handelnden Piloten. Drachenpiloten müssen besonders im Landeanflug auf den Punkt konzentriert sein. Hier ist ein 25-jähriger sicherlich dem 50-jährigen deutlich überlegen.

Zum Training der Koordinationsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit und Konzentration werden diverse computeranimierte Gehirnfitness-Programme an- ►

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.

flugschule
hochries
finest art of flying

Weitere Infos zu Terminen & Preisen
www.flugschule-hochries.de
+49 8034 6079618

► geboten. Ihr Nutzen wird - ähnlich wie der strategischer Computerspiele - vielfach diskutiert, ist aber nicht nachhaltig bewiesen. Sie schaden aber sicherlich nicht, um die geistige Beweglichkeit zu erhalten.

Gerade für ältere Piloten ist das ständige Training anspruchsvoller Flugsituationen im Hinblick auf die Unfallprävention Gold wert. Für Drachenpiloten vor allem ein regelmäßiges supervisiertes und videokontrolliertes Start- und Landetraining. Für die Gleitschirmflieger zusätzlich ein Sicherheitstraining mit kompetentem Feedback durch einen wirklich erfahrenen Fluglehrer.

Und muss ich als erfahrener Pilot wirklich einen Hochleister fliegen? Mit deutlich höheren Anforderungen in Extremsituationen an meine Reaktions- und Koordinationsfähigkeit. Oder verzichte ich lieber, wenn ich schon so ein Gerät fliege, auf Flüge im Hochgebirge? Ich kenne sehr erfahrene Piloten, die genau das machen und nur noch im Flachland unterwegs sind.

Warum nicht wieder einen Schritt zurück gehen und ein weniger dynamisches Fluggerät mit überschaubarem Extremflugverhalten wählen. Ziel ist es doch, auch im reiferen Alter weiterhin als souveräner Pilot durch die Lüfte zu gleiten und nicht langsam aber sicher immer mehr zum Passagier eines (zu stark) fordernden Fluggerätes zu werden. Vielleicht auch den Fokus neu ausrichten. Sich nicht nur auf das Sammeln von Kilometern konzentrieren, sondern die anderen ebenso befriedigenden Facetten unseres Sports ins Auge fassen. Die leichten Ausrüstungen eignen sich hervorragend für walk&fly. Oder die Seele baumeln lassen beim Flug in sanfter Abendthermik.

Ein erfahrener Pilot muss sich auch nicht jeden Rodeoritt in einem Leebart geben, wenn er weiß, dass es auf der Luvseite des Berges zwar langsamer, aber beschaulicher nach oben geht. Erfahrene Piloten haben über die Jahre gelernt, wie Problemstellen zu überwinden sind. Eventuell auch über einen kleinen zeitraubenden Umweg. Aber mit geringerem Risiko in Talwind, Lee oder turbulenter Luft durchgebeutelt zu werden. Auch hier kenne ich mehrfache Deutsche Meister, die genau das machen – und immer noch vielen Jungpiloten um die Ohren fliegen.

Reduzierte G-Belastungs-Resistenz:

Ich kann dazu keine wissenschaftlichen Studien benennen, aber meine Erfahrung zeigt mir, dass mit zunehmendem Alter auch eine verminderte Belastungsfähigkeit gegenüber den G-Kräften einhergeht. Einige Unfallsituationen deuten darauf hin, dass Piloten in bewusst eingeleiteten Steilspiralen oder beim Abdrehen nach massiven Einklappern durch die G-Belastung handlungsunfähig wurden.

Das lässt sich sicherlich nicht gezielt trainieren. Im Rahmen eines Sicherheits-, am besten kombiniert mit einem G-Forcetraining, ist es aber möglich, sich unter Aufsicht an die Schwelle der individuellen Belastbarkeit heranzutasten.

Medikamenteneinnahme

Grob gesagt, alle Medikamente, die eine uneingeschränkte Teilnahme als Autofahrer am Straßenverkehr erlauben, sind auch für Drachen- und Gleitschirmpiloten erlaubt. Natürlich sind Wechselwirkungen und individuelle Verträglichkeit kritisch zu hinterfragen. Nachdem bei unseren Flugsportarten – ganz im Gegensatz zum Straßenverkehr – eine Fremdgefährdung äußerst unwahrscheinlich ist, sollte die Messlatte nicht allzu hoch gelegt werden. Sicherlich nicht so streng wie z.B. bei Berufspiloten. Das vor einigen Jahren in der Diskussion stehende Medical für Gleitschirm- und Drachenpiloten halte ich für unsinnig. Autofahrer stellen eine weitaus höhere Gefährdung für die Allgemeinheit dar, als wir mit unseren leichtgewichtigen Fluggeräten. Selbst Segelflugzeuge und Kleinflugzeuge haben ein geringeres Fremdgefährdungspotential als ein Auto.

Zu bedenken ist aber: Bei langsam auftretenden Problemen wie Schwindel oder Übelkeit kann man nicht eben schnell an den Straßenrand fahren. Bis zu einer sicheren Landung können je nach Flughöhe 15-20 Minuten vergehen. Zur eigenen Sicherheit sollte man daher bei neuen Medikamenten erst ein bis zwei Wochen warten und die Verträglichkeit überprüfen, bevor man sich damit in die Luft begibt.

Diabetiker sollten die Warnsignale für eine Unterzuckerung erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen (Zucker-Tabletten) treffen können. Ein zu hoher Blutzucker stellt dagegen in aller Regel keine akute Gefahr dar.

Ein Bluthochdruck sollte suffizient therapiert sein. Blutdruckkrisen in der Luft können zu gefährlichen Komplikationen bis hin zu Schlaganfällen und Herzinfarkt führen. Da blutdrucksenkende Medikamente bei Beginn der Behandlung manchmal Nebenwirkungen wie Schwindel und Benommenheit auslösen können, sollte man bei Therapiebeginn vorsichtig sein.

Blut gerinnungshemmende Substanzen können und sollen, wenn sie indikationsgerecht verordnet worden sind, eingenommen werden. Das Risiko für eine komplikationsträchtige traumatische Blutung ist nicht viel höher als das allgemeine Lebensrisiko im Verkehr oder bei anderen sportlichen Aktivitäten. Die indikationsbezogene schützende Wirkung vor Schlaganfall und Herzinfarkt dafür umso wichtiger.

Aspirin nicht ohne medizinische Indikation

Noch ein Wort zu Aspirin = (Acetylsalicysäure) : Es wird zur Verbesserung des Blutflusses und damit einer besseren Höhentauglichkeit angepriesen. Ob die Leistungsfähigkeit bei kurzfristigen Aufenthalten in großer Höhe damit verbessert wird, ist noch nicht wissenschaftlich belegt. Dass durch Aspirin auch die Blutgerinnung entscheidend eingeschränkt wird, sollte jedoch in Hinblick auf Unfälle bedacht werden. Es kann dann zu vermehrten Blutungen führen. Acetylsalicysäure sollte daher nicht ohne medizinische Indikation bedenkenlos eingenommen werden.

Die Einnahme von Psychopharmaka und Antikonvulsiva (z.B. gegen Epilepsie) ist in vielen Fällen mit dem Fliegen nicht zu verantworten. Bei längerer Einnahme und stabilem Befund kann man aber eventuell – nach Rücksprache mit dem Arzt – wieder in die Luft gehen.

Auch Alte Hasen können sehr gute Piloten sein

Die gute Nachricht lautet, dass ältere Piloten das Nachlassen der mentalen und körperlichen Fitness durchaus gut kompensieren können. Und zwar durch den erworbenen Erfahrungsschatz und ein höheres Maß an Selbstkritik, Zurückhaltung und Reduktion der Risikobereitschaft. Wir haben unter den deutschen Piloten eine ganze Reihe von älteren Semestern, die immer noch auf höchstem Niveau fliegen und vor allem im XC-Flug durch weite Strecken herausragen.

Wissenschaftliche Studien, welche den Spielerfolg bei komplexen Computerspielen untersuchten, zeigten hier interessante Ergebnisse. Ältere Spieler haben aufgrund ihrer Erfahrung Methoden entwickeln können, um die Nachteile hinsichtlich der Reaktionsfähigkeit auszugleichen. Unterm Strich konnten sich die Alten Hasen durch logisch gelegte Shortcuts und allgemein klareren Strategien gegen jüngere Spieler behaupten.

Das lässt sich sehr gut auch auf das Fliegen als taktisches und strategisches Schachspiel der Lüfte übertragen.

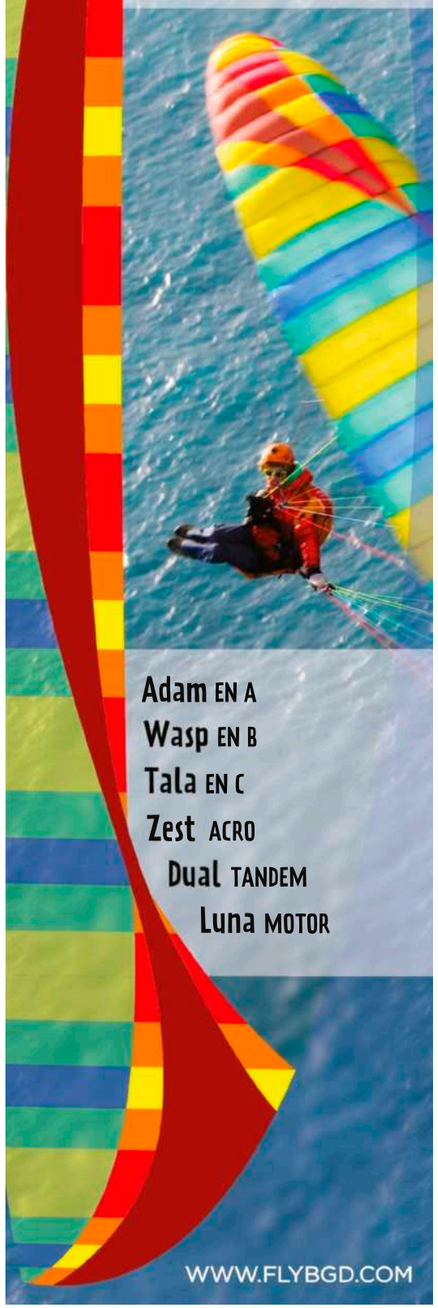
Unsere Flugsportarten sind eben nicht nur etwas für die jungen Wilden. Ganz im Gegenteil. Auch als Senior kann man als Drachen- und Gleitschirmflieger sicher und sportlich erfolgreich fliegen. Und das manchmal als Alter Hase sogar besser als ein Junger Adler. Die Kunst hierbei ist es, die reduzierten körperlichen und geistigen Leistungen durch ein höheres Maß an Erfahrung und Antizipation wettzumachen. "Ältere" Piloten können eben sehr wohl auch "reifere" Piloten sein.

Allerdings gehört dazu ein gehöriges Maß selbstkritischer Blick auf die eigene – vielleicht bereits etwas reduzierte – Leistungsfähigkeit. Dazu möchte ich alle Leser dieses Artikels animieren.
Ich habe schon damit begonnen...

Anzeige

BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

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



Stall - Strömungsabriss

Strömungsabriss beim Landeanflug ist ein Unfallschwerpunkt

TEXT **KARL SLEZAK**, FOTOS **SIMON WINKLER**

Es gibt in der Fliegerei ein paar echte Scheißhaus-Parolen. Eine davon, das gefährlichste am Fliegen ist die Autofahrt zum Fluggelände, hat der Segelflieger Bruno Gantenbrink in einer berühmt gewordenen Rede entlarvt. "Den Gleitschirm kannst Du so langsam machen, dass eine Landung überall möglich ist" ist eine weitere, die durch zahlreiche folgenschwere Strömungsabriss-Unfälle beim Landeanflug Lügen gestraft wird.

Die Unfälle sind der aktuelle Hintergrund für diesen Bericht. Zu einem Teil dieser Unfälle sind detaillierte Untersuchungsberichte veröffentlicht unter Sicherheit und Technik-Unfallberichte auf www.dhv.de

Kein Extremflugzustand ist für Gleitschirmflieger potentiell gefährlicher ist als ein Strömungsabriss in Bodennähe. Durch das Pendelsystem Kappe-Pilot verträgt der Nurflügler Gleitschirm Anstellwinkeländerungen, die jedes andere Luftfahrzeug zum Absturz bringen. Doch die Kehrseite ist: Auch beim Strömungsabriss muss der acht Meter tiefer hängende Pilot gezwungenermaßen den außer Kontrolle geratenen Pendelausschlägen der Kappe folgen. Mit Verzögerung wegen seiner größeren Massenträgheit. Und hierhin liegt die große Gefahr. Der Pilot stürzt seiner weit vorgeschossenen Kappe im Freifall hinterher – bis das Segel wieder über ihm ist. Kommt der Boden vorher, ist die kinetische Energie so hoch, dass der Aufprall häufig tödlich endet.

Der bei weitem größte Teil der Strömungsabriss-Unfälle ereignet sich bodennah, fast immer im Landeanflug. Dabei gibt es Stereotypen, also Abläufe, die in ganz ähnlicher Art immer wieder auftreten.

Hier zwei Beispiele, stellvertretend für eine lange Liste von schwersten Unfällen

LANDEPLATZ MEDUNO. Nach einem problemlosen Thermikflug bemerkt der Pilot im Queranflug, dass er für den Endanflug noch etwas zu hoch ist. Anstatt den Queranflug in dem hindernislosen Landegelände auszuweiten, trifft er die fatale Fehlentscheidung, mit einer raschen 270°-Drehung überschüssige Höhe abzubauen. Die Kurve führt den Gleitschirm in den Wind, Hindernisse und Boden kommen viel schneller auf den Piloten zu, als dieser es erwartet hätte. Als Reaktion verstärkt der den Zug auf der Innenbremse, um schneller herumzukommen. Es folgt ein Strömungsabriss am Innenflügel und das Zurückkippen der Kappe. Unmittelbar darauf gibt der Pilot die Innenbremse frei und der Schirm schießt asymmetrisch weit vor. Die mitgeführte GoPro-Kamera zeichnet auf, dass der Gleitschirm mehr als 90 Grad vor den Piloten gekommen ist. Dieser fällt an den entlasteten Leinen seiner vorgeschossenen Kappe im Freifall hinterher. Der Aufprall auf dem Boden erfolgt mit hoher Energie, bevor die Leinen wieder unter Last sind. Sofort kommen andere Piloten herbeigeeilt und beginnen mit Erste-Hilfe-Maßnahmen. Der verunglückte Pilot stirbt wenige Minuten später an seinen schweren Verletzungen.

LANDEPLATZ OPPENAU. Ein Pilot flog den Landeplatz an und begann bereits in relativ großer Höhe beidseitig immer stärker anzubremsen. Er flog dann in ein Gebiet erhöhten Sinkens ein und der stark gebremste Schirm geriet zunächst kurzzeitig in einen Sackflug, anschließend ins Trudeln. Der Pilot schlug in einer Rotationsbewegung auf einem Hang auf. Er zog sich so schwere Verletzungen zu, dass er wenige Tage später im Krankenhaus verstarb.

In seinem fliegerischen Umfeld war er dafür bekannt, dass er meist stark angebremst flog. Besonders auffällig war dies im Landeanflug zu beobachten, wo er schon früh und in relativ großer Höhe stark auf die Bremsen ging.

Wie viele Unfälle waren auch diese ein Zusammenspiel von *Fehlentscheidung + Flugfehler + Pech*. Fünf Meter mehr Höhe beim ersten Unfall und der Großteil der Sturzenergie wäre durch das Pendeln des Piloten unter die Kappe abgefangen worden. Soviel zum Pech. Viel schwieriger ist die Analyse der fliegerischen Fehlentscheidungen.

Hier helfen Berichte von Piloten, die ähnliche Situationen er- und überlebt haben.

„Bis heute bleibt mir mein Fehler unerklärlich. Es war eine Augenblicksentscheidung in dieser Situation (Landeplatz thermisch-turbulent, zu hoch im Queranflug, weil es stieg) eine schnelle 180°-Kehre zu fliegen, um auf der Queranfluglinie zu bleiben. Ich hab dabei auch vergessen, dass der Schirm beidseitig deutlich angebremst war. Kurz nach dem Einleiten der Kurve kam es innen zum Strömungsabriss. Die Kappe schoss danach gewaltig vor und ich schlug in dichten, halbhohen Büschen auf, deren Existenz ich meine Gesundheit oder sogar mein Leben verdanke“.

„Ich habe keine Erinnerung mehr an den Unfallablauf. Ich weiß nur noch, dass es über dem Landeplatz in Greifenburg thermisch war und besser als erwartet trug und ich noch dachte, na sauber, da wird das trotz des Riesen-Landeplatzes eine Außenlandung. Die Augenzeugen berichteten mir später, dass ich meinen Schirm immer stärker angebremst habe und dann noch eine Kurve fliegen wollte. In ca. 5 m GND riss die Strömung einseitig ab und ich schlug im Rückwärtspendeln direkt auf dem Protektor auf. Danach war ich etwa 20 Minuten bewusstlos. Ich möchte betonen, dass ich Hunderte von Flügen und Landungen problemlos gemeistert habe“.

„Ich war im Endanflug deutlich zu hoch und wollte nicht in den hinter dem Landeplatz liegenden Acker fliegen. Deshalb bremste ich den Schirm beidseitig etwas stärker an. Wahrscheinlich war ich so fixiert darauf, nicht über den Landeplatz hinaus zu fliegen, dass ich immer weiter bremste, obwohl mir das gar nicht bewusst war. In 8-10 m Höhe kippte plötzlich die Kappe nach hinten weg. Mir schoss nur noch durch den Kopf, dass ich die Bremsen jetzt keinesfalls freigeben darf, weil sonst die Kappe stark vorschießen würde, also ließ ich die Hände unten. Der Aufprall auf der Wiese (Rücken voraus) war so hart, dass ich minutenlang nicht richtig atmen konnte. Ich zog mir Frakturen an der rechten Hand und an Brust- und Lendenwirbeln zu, die aber voraussichtlich keine bleibenden Beeinträchtigungen nach sich ziehen werden“.

Der Schirm wird stark überbremst, links noch stärker als rechts, kompletter oder einseitiger Strömungsabriss droht.

Diesen Unfallschilderungen ist eines gemeinsam: Die Piloten haben Flugfehler gemacht, die ohne die zusätzliche Belastung der erschwerten Landeumstände nicht passiert wären. Offensichtlich schmeißt der Landestress auch eigentlich festgefügte Bewegungsmuster über den Haufen. Ein- oder beidseitiges starkes Bremsen bis zum Strömungsabriss ist normalerweise ein tief verankertes No-Go. Aus Unfalluntersuchungen von schweren Airliner-Lande-Crashes ist bekannt, dass selbst die professionellen Piloten gelegentlich das Fliegen vergessen, wenn die Rahmenbedingungen schwierig sind. Sie sind zu schnell, zu langsam oder sinken zu stark. Teilweise werden sogar laute Warntöne, ja Sprachwarnungen ignoriert.

Landung = Handlungszwang unter Zeitdruck oder viele Aufgaben - wenig Zeit

Bei allen Luftfahrzeugen gehört der Landeanflug und die Landung zu den unfallträchtigsten Flugphasen. Die Arbeitsbelastung steigt enorm. Das gilt nicht nur für Airliner, sondern genauso für die Landung mit dem Gleitschirm. Denn neben der Bedienung des Fluggerätes und dem Umgang mit den äußeren Bedingungen (Wind, Thermik) kommt nun noch der Faktor des näher kommenden Bodens hinzu.

Jeder Gleitschirmflieger wird sofort bestätigen, dass die Steuerung des Gleitschirms in ruhigen Bedingungen eine recht einfache Sache ist. Ist es turbulent, wachsen die Anforderungen sofort stark an. Der Gleitschirm muss durch aktives Fliegen gebändigt, gleichzeitig darf die eigentliche Steue- ►

rung nicht vernachlässigt werden. Weniger erfahrene Piloten fordert bereits das aktive Fliegen so stark (manchmal erkennbar am dauernden Blick in die Kappe), dass wenig Kapazität für Steuerung und Richtungskorrekturen bleibt. Verlegt man das Ganze in den Landeanflug, geht es schnell in Richtung Überforderung. Aktiv Fliegen + erforderliche Steuerung des Gleitschirm in den Landeanflug + Höhenabschätzung zum Boden, Peilen des Gleitwinkels, Wahrnehmen von Hindernissen oder anderen Piloten ergibt eine Mehrfachbelastung, die kognitiv und koordinativ höchst anspruchsvoll ist.

Die trügerische Sicherheit der Bodennähe

Lassen wir noch einmal einen Unfallpiloten sprechen (er war in einer Steilkurve auf dem Boden aufgeprallt): "Mir fällt auf, dass ich und viele andere Piloten in Bodennähe sorgloser mit ihren Steuerleinen umgehen als beim Flug in größerer Höhe. Es wird stärker gebremst und radikaler gekurvt, wenn der Boden nahe ist. Für mich erkläre ich das mit einem tief verwurzelten Gefühl größerer Sicherheit, wenn ich mich in niedriger Flughöhe bewege". Und ein anderer: „Ich möchte den DHV auf meine Beobachtung aufmerksam machen, dass viele Landeanflüge von Gleitschirmfliegern gefährlich langsam erfolgen. Anstatt mit einer der Situation angepassten Landeeinteilung wird der Anflug oft nur mit stärkerem Anbremsen und angebremsten Kurven variiert. In meinem Verein gab es in diesem Jahr schon zwei Schwerverletzte, weil im Landeanflug die Strömung abgerissen war. Der DHV sollte die Piloten besser über diese Gefahren aufklären“.

Halten wir also fest, dass ein Landeanflug bei schwierigen Bedingungen nicht nur generell hohe Anforderungen an den Piloten stellt. Die trügerische Sicherheit des nahen Bodens trickst auch das Gefahrenbewusstsein aus. Nicht nur Anfänger und Wenigflieger, auch sehr erfahrene Piloten können in dieser Situation das Gespür für die Steuergrenzen ihres Fluggerätes verlieren.

How to avoid?

Chrigel Maurer gibt in seinem Streckenflugtipps im DHV-Info 188 goldenen Rat: „Ich schätze die Landesituation als sehr heikel ein. 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".

Wer, wie Chrigel Maurer, bewusst auf Landeanflug umschalten kann, hat sich bereits vorher mit den Gefahren beschäftigt. Und besonders kritisch einzuschätzen sind Situationen, die den Piloten zu einem Langsamflug an der Strömungsabrissgrenze verleiten.

Deshalb:

- Landeeinteilung, wenn möglich eher großräumig anlegen, um hektisches, enges Kurven zu vermeiden.
- Nicht einfach stur die Anflugschenkel abfliegen, sondern durch häufiges Peilen zum Peilpunkt (ersatzweise Landeplatzmitte) die Höhe checken, um rechtzeitig auf zuviel/zuwenig Höhe reagieren zu können.
- Bei zuviel Höhe oder wenn es gut trägt, frühzeitig die Anflugschenkel ausweiten.
- Bewusst auf die Steuerung achten. Im Landeanflug sollte die Steuerleinenstellung für das geringste Sinken (Leerweg + 15-20 cm Steuerleinenzug) nicht unterschritten werden.
- Keine engen, abrupten Kurven fliegen.
- Bei tieferer Bremsstellung, Kurven einleiten, indem man zuerst die Außenbremse freigibt. Steuerung durch Widerstandsverringerung – nicht Erhöhung!
- Anstatt die Bremse tiefer zu ziehen, lieber früher im Gurtzeug aufrichten, um den Gleitwinkel zu verschlechtern.
- Wenn die Abschätzung fehlerhaft war, oder es im Endanflug einfach nicht runtergeht, ist eine kontrollierte Landung außerhalb des Landefeldes keine Schande, sondern eine reife fliegerische Entscheidung. Wer etwas anderes sagt, sollte seine Lizenz abgeben!
- Windgradienten beachten. Nimmt der Wind Richtung Boden stark an Stärke ab, darf nicht deutlich angebremst geflogen werden. Gleiches gilt für ein Einfliegen in stark sinkende Luftmassen. In diesen Fällen erfolgt eine externe Anstellwinkelerhöhung, die bei gleichzeitigem deutlichen Anbremsen zum Strömungsabriss führen kann.
- Im Endanflug zu hoch und in Flugrichtung nur Hindernisse? Jetzt ist die Versuchung besonders groß, immer weiter zu bremsen, um den Gleitwinkel zu verschlechtern oder stark angebremst eine Kurve fliegen zu wollen. In dieser Notsituation kann Ohrenanlegen, sonst ein No Go in der Landeeinteilung, helfen, noch rechtzeitig zum Boden zu kommen. Aber nur, wenn der Griff zu den äußeren A-Leinen gut geübt ist und nicht an die falschen Leinen führt. Ansonsten ist eine kontrollierte Hindernisberührung einem unkontrollierten Strömungsabriss in Bodennähe vorzuziehen.

Erkennt man einen beginnenden Strömungsabriss im Ansatz, kann der Pilot reagieren und das Schlimmste meist vermeiden. Das Feingefühl für die Steuergrenzen und die Anzeichen des beginnenden Strömungsabrisses lernt man in einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining.

Anzeige

Harzer Gleitschirmschule & Shop

DHV Skyperformance Center

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

CHARLY

Fotos: Flugschule Achensee, Sky-Team

„Du musst Dich einfach nur konzentrieren…“

… erklärte ich einem meiner Kursteilnehmer, als er mich fragte, wie er es schaffe, weite Strecken zu fliegen. Nach vier bis fünf Stunden Fliegen sei bei ihm einfach die Luft raus. Dann sei das Landebier bzw. der entspannte Nachmittag attraktiver als das erneute Suchen nach einer Thermik. „Ja gut, doch wie mach ich das?“ Diese Frage scheint für viele eine große Herausforderung zu sein.

TEXT **YVONNE DATHE**

Beim konzentrierten Fliegen vergeht die Zeit „wie im Flug“. Ein gutes Ergebnis gelingt, denn der Kopf ist vollkommen im HIER und JETZT, beinahe wie in einer Meditation. Es macht einfach Spaß, lautlos über das Land zu fliegen. Konzentration ist deshalb so schwer, weil das Gehirn ständig nach neuen Reizen sucht, auf die es seine Aufmerksamkeit lenken kann. So können Gefahren schneller erkannt werden. Ständig wechselt der Fokus zwischen verschiedenen Reizen hin und her. Aber nicht nur äußere Reize, Personen oder Gerätschaften können ablenken. Gedanken, Sorgen und ungelöste Probleme können die Konzentration ebenso stören.

Hier nun ein paar Tipps, wie es möglich ist, sich vor und während des Fluges zu konzentrieren:

Abschirmen von Ablenkungen

Gerade vor dem Start ist es wichtig, voll und ganz bei der Sache zu sein. Gespräche mit Fliegerkollegen können die Konzentration stören. Spätestens beim Fünf-Punkte-Check muss der Pilot ganz bei sich sein. Telefone können während des Fluges auf lautlos gestellt werden (nicht ausschalten, wegen Ortung im Notfall). Sorgen und Gedanken lassen sich mit einem einfachen Trick aus dem Kopf verbannen. Beinahe jeder hat ein Smartphone dabei, warum dieses nicht sinnvoll einsetzen? Mache dir Notizen über die Themen, die dich belasten und beschäftige dich nach dem Flug damit. Falls du kein Papier und kein Smartphone dabei hast, kannst du dir auch geistig etwas aufschreiben. Stelle dir einfach vor, du schreibst alles auf einen Zettel und legst diesen in eine Schublade. Nach dem Fliegen wirst du dich wieder an deine Notizen erinnern.

Ein anziehendes Ziel

Wie ein Magnet wirkt ein faszinierendes Ziel. Je interessanter und spannender das Ziel, desto weniger schweifen die Gedanken ab. Das gewählte Ziel sollte gerade noch erreichbar sein. So ist der Kopf gefordert, aber nicht überfordert. Nach Erreichen des Zieles steigt das Selbstvertrauen und die Freude über den Erfolg ist riesig.

Auf das Umfeld achten

Konzentration ist immer auch vom Umfeld abhängig. Das heißt, das gewählte Fluggerät muss zum Können des Piloten passen. Selbst unter schwierigen Flugbedingungen sollte ein Gefühl der Sicherheit vorhanden sein. Gurtzeug, Helm und Kleidung müssen passen. Die Temperatur wird optimal reguliert und nichts zwickt oder stört. Ganz wichtig ist, eine Lösung fürs Pinkeln zu finden. Druck auf der Blase hat schon so manchen aus der Konzentration gerissen und war für eine vorzeitige Landung verantwortlich. Manche Piloten hören während des Fluges Musik, die sie unterstützt, beruhigt oder motiviert. Musikalische Klänge können das Wohlbefinden während des Fluges ungemein verbessern. Wer sein Maskottchen mitfliegen lässt ist nicht allein und hat immer einen Fixpunkt, an dem er sich festhalten kann.

Entspannungsphasen einbauen

Jeder hat begrenzte Energiereserven. Mit diesen vernünftig zu haushalten, ist essenziell für längere Konzentration. Der Ausgleich zwischen Anspannung und Entspannung ist auch beim Fliegen wichtig. Besonders lange Talquerungen in ruhiger Luft eignen sich, um Körper und Kopf eine kleine Auszeit zu gönnen. Als Entspannungsprogramm ist auch die Atembeobachtung geeignet. Bewusst den Atem ein und ausfließen lassen. Liegt der Fokus auf dem Atem, bleibt im Kopf kein Platz für andere Gedanken. Außerdem entspannt sich der Körper. Ganz automatisch wird die Atmung ruhiger, der Brustkorb weiter und der Geist ruhig. So kann neue Kraft für die nächsten Stunden gesammelt werden. Elemente aus der Progressiven Muskelentspannung können ebenfalls für einen kurzen Break während des Fluges genutzt werden. Edmund Jacobson hat im vergangenen Jahrhundert herausgefunden, dass durch Muskelanspannung und -entspannung Stress gelöst wird. Grundsätzlich funktioniert die Progressive Muskelentspannung wie folgt:

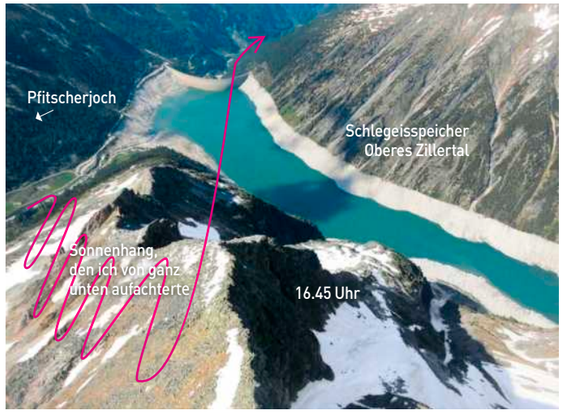
- Konzentration auf die Muskelgruppe
- Muskelanspannen
- Spannung ein paar Sekunden halten
- Mit der Ausatmung die Muskeln wieder entspannen

Während des Fluges können die Muskeln in Füßen, Händen, Schultern und Po genutzt werden. Zunächst konzentriert man sich auf die nach vorne gestreckten Füße. Dann werden die Zehenspitzen herangezogen. In den Waden ist eine leichte Spannung zu spüren. Die Anspannung 5 - 10 Sekunden halten, dann mit der Ausatmung entspannen. Die Hände können zu Fäusten geballt werden. Die Fäuste fest anspannen. Nach 5 - 10 Sekunden mit der Ausatmung die Muskeln entspannen. Die Schultern werden ganz nach oben bis zu den Ohren gezogen. Dort die Anspannung halten. Mit der Ausatmung die Schultern nach einigen Sekunden vollkommen fallen lassen. Der Po wird zusammengepresst. Vielleicht hilft die Vorstellung, man würde zwischen den Pobacken eine Erbse zusammenpressen wollen. Die Anspannung wieder halten und nach ein paar Sekunden mit der Ausatmung entspannen. Nach der Entspannung ist der Kopf wieder frei und die angespannten Muskeln fühlen sich wohlig entspannt an.

Wasser trinken

Das Gehirn besteht zu über 80 % aus Wasser. Wasser enthält Hydroelektrizität, die Energie fürs Gehirn. Das bedeutet, wer ausreichend Wasser während des Fluges trinkt, kann sich besser konzentrieren, da das Gehirn mit Energie versorgt wird. Außerdem wird die Leistungsfähigkeit gesteigert. Ein Erwachsener sollte im Durchschnitt zwei bis drei Liter Wasser täglich trinken. Wer weniger trinkt, braucht sich nicht zu wundern, wenn er sich schlapp und müde fühlt.

Anzeige
KARPO fly
www.karpofly.de
Alle KARPO fly Gurtzeuge sind LTF und EN zertifiziert!
Mit einzigartigem aufblasbaren Rückenprotektor!
FANTOM EXTRALIGHT
NUR 3,2 KG
FANTOM LIGHT RACE
NUR 4,4 KG
FANTOM Race
NUR 5,9 KG
X-ALPS III
NUR 3,1 KG
KONTEST GmbH
Gut Grauhof 1, 38700 Goslar
Tel.: 05321/3175239



Zweimal über den Alpenhauptkamm

Vom Brauneck über Österreich nach Italien und wieder zurück bis zum Achensee

TEXT UND FOTOS **MARKUS KUNZ**

Die Pfingsttage wetteiferten untereinander: Wer wird der bessere Hammertag. Im XC purzelten bereits am Donnerstag und Freitag die großen Flüge und mein Vorhaben stand schon seit zwei Jahren fest. Die CTR-Runde vom Brauneck.

Samstagmorgen stand ich dann mit einem Plan am Start. Armin und Volker waren auch da und gemeinsam schwärmten wir mit kindlich strahlenden Augen vom Streckenfliegen. Gut ausgerüstet mit Zu- und Ablauf, mit Essen, Foto und Übelkeitspillen, mit dicken Sachen und einer kleinen Landkarte der genauen CTR-Grenzen gelang gleich der Einstieg in die frühe Thermik im Garland. Auf bewährten Standardrouten düste ich ins Karwendel. Die Thermik war den ganzen Tag mit Wölkchen markiert und manch Cumulus stand an einer Stelle, wo ich den Aufwind nie vermutet hätte. Ohne diese Sichthilfen wäre ich hier und da mit Sicherheit abgesoffen (ich warte immer noch auf die Thermikbrillenapp). An der Nordkette des Karwendeltals konnte ich den vielbeschriebenen kurbelfreien Flugstil mit Höhengewinn praktizieren und musste erst wieder an der Gernspitze drehend auftanken. Weiter ging's die Inntalrennstrecke bis zum Wannig.

Die CTR Runde vereint die bayrischen Voralpen mit hohen Gletscherregionen auf der Alpennord und Südseite. Weniger die Punkte, als vielmehr ein grandioses Naturerlebnis sprechen für diese Routenwahl.

Wie man ins Ötztal quert und dass es dort thermisch super gehen soll, wusste ich aus zahlreichen Berichten der Tyrkasschen Dreiecksflieger. Und genauso war es dann auch. Bis Sölden ein geschenkter Delphinflug mit grandiosen Aussichten. Dass man von hier auf die Alpensüdseite wechseln kann, erzählte mir vor zwei Jahren Christoph von Stietencron nach seinem legendären Nebelhornflug. Die direkte Querung gelang mir nicht, da die Berge einfach zu hoch und zu vergletschert waren. Also flog ich noch etwas weiter südlich und steuerte das Timmelsjoch an. Wie leicht das ging! Vor einigen Jahren quälte ich mich auf Inlineskates über diesen Pass und die Erinnerungen an eine Höllenstrapaze kamen jetzt wieder hoch. Mit Basishöhe ging es durch wilde Gletschergegenden auf die Alpensüdseite. Freudentränen. Über ein Absaufen im Nirgendwo hätte ich mich nicht geärgert. Im Gegenteil – ich liebe die Herausforderung, nochmal einen neuen Startplatz zu finden, den Weg zu den Straßen zu suchen, oder die ewigen Berge im Zuge einer spartanischen Nacht am Lagerfeuer zu genießen.

Gegen 16 Uhr traf ich auf die Speikbodenflieger. Ihr westlicher Wendepunkt war gut mit bunten Tüchern bestückt und bis Sterzing flog ich in Gesellschaft. Dann taten mir meine Begleiter leid. Über der Lüsener Alm und den Dolomiten warteten dunkle Monsterwolken auf die XC-ler. Leicht panisch drehte ich nach Norden ab. Meine Gewitterangst entstand 2003, als ich im Karwendel von einer hungrigen Wolke im Handumdrehen verspeist wurde. Nach wenigen Minuten im heftigsten Steigen waren der Schirm und ich von einer Eisschicht überzogen. Mit einem blauen Auge und einer dauerhaften Portion Respekt kam ich damals davon. Also schnell weiter nach Norden. Die Hauptkammquerung zurück sollte über den Olperer gehen, wie es Toni Bender im Glücklichen Ikarus in anderer Richtung vorgeflogen hatte. Doch ich kam einfach nicht hoch und musste tief über das Pfitscher Joch auf die Alpennordseite abgleiten. Landebereit freute ich mich über das wunderschöne Hochtal am Schlegeisspeicher, konnte aber ganz langsam einen Sonnenhang von weit unten sehr vegetationsnah aufachtern. Was für ein ergreifendes Gefühl. Nun war der Weg bis Mayrhofen frei, denn die grandiosen sieben SW-Flanken der Zillertaler erlauben am Nachmittag keine Absaufer. Das wusste ich von einem Erkundungsflug mit meinem wildnisliebenden Pfadfinderfreund Holger im August 2012. Gegen 18 Uhr und sieben SW Flanken später kam ich in die Gegend von Mayrhofen. Jetzt galt es das Zillertal nach Norden zu meistern. Ich wollte wie Peter Rummel die Umkehrthermik nutzen (Wallberg FAI 2012 DHV-Info 177, S. 88). Da ich aber zu früh dran war und über der Karlspitze immer noch Kumuli standen, flog ich klassisch über den Bergkämmen weiter.

Den Verlauf der SRA II Innsbruck schaute ich nochmal auf meiner Landkarte nach und ging rechtzeitig in den Sinkflug. Die Inntalquerung habe ich mir von Chrigel Maurer abgeschaut, als er das Stanzer Joch aufsoarte und alle Verfolger stehen ließ. Ich kopierte diese Variante und traf jenseits des Inn um 19:30 Uhr auf den Maurer-Bart. Ein Gemisch aus Inntal und Achenseewind. Chaotisch, aber aufwärts. Ganz plötzlich wurde es mir so übel, dass ich nichts lieber als runter wollte. Ich verließ ich den Bart, glitt über dem Achensee aus und setzte überglücklich zur Landung an. Daumen raus. Das zweite Auto hielt mit drei Gleitschirmpiloten. Boran und Katharina luden in Lenggries zum Espresso mit Fotoshow auf großer Leinwand ein und Joseph fuhr mich eine Stunde später direkt nach München vor die Haustür, wo meine Familie noch wach auf mich wartete. Was für ein Tag!

Viel Zeit zum Fliegen habe ich nicht, aber Dank der Erfahrungen, die die Fliegenden am Abend im DHV-XC veröffentlichen, kann ich auch an Arbeitstagen etwas dazulernen. Nach vielen Monaten der virtuellen Planung wurde die CTR Runde auf Anhieb Wirklichkeit. Der größte Dank gilt meiner Frau Mari, die meinen Träume teilt und mich zur richtigen Zeit von sämtlichen väterlichen Pflichten entbindet, damit ich auf und davon fliegen kann.
Gleitschirm Nova Mentor 2 s und Gurtzeug Impress 3

Anzeige

Schau, bevor Du kaufst

Shoppingtipps für Gleitschirme und andere Fluggeräte

TEXT **ROLAND BÖRSCHEL,**
DHV-SICHERHEITS- UND FLUGBETRIEBSVORSTAND

Mein erster Schirmkauf 1987: Es gibt bei der Flugschule drei verschiedene Modelle. Eine Größe passt - fertig. Inzwischen ist das etwas schwieriger. Nicht nur beim Klamottenkauf macht eine große Auswahl die Entscheidung nicht unbedingt leichter. Zur Verhinderung größerer modischer Entgleisungen steht einem beim Klamottenkauf mitunter ein Partner hilfreich zur Seite. Selbst regelmäßige grobe Fehlkäufe haben außer einem Kopfschütteln oder Schmunzeln der modisch weiterentwickelten Zeitgenossen keine weiterreichenden Folgen.
Ein Fehlkauf beim Fluggerät kann einem dagegen den Flugspaß gehörig vermiesen und im schlechtesten Fall sogar richtig wehtun. Die Informationsgewinnung gestaltet sich beim Gleitschirmkauf ungleich schwieriger. Zum einen gibt es im digitalen Zeitalter eine wesentlich größere Vielfalt an Informationen, zum anderen sind diese aber auch, vor allem für wenig erfahrene Piloten, deutlich schwieriger zu beurteilen und zu gewichten.
Dieser Text kann keine Anleitung „Wie finde ich den perfekten Schirm in drei Schritten!“ sein, soll aber eine Hilfe beim Weg durch den Informationsdschungel bieten.

Grinsfaktor

Welcher Schirm ist der richtige für mich und die Frage nach dem Grinsfaktor, oder wie entspannt kann ich den Flug genießen.

+ positiver Grinsfaktor

Der Schirm zaubert mir schon während des Fluges ein entspanntes Grinsen auf das Gesicht, weil ich den Flug genießen kann und immer das Gefühl habe, allen Anforderungen gewachsen zu sein.

- negativer Grinsfaktor

Das erleichterte aber noch recht verkrampfte Grinsen kommt erst nach der Landung, weil ich mal wieder sicher mit beiden Beinen auf dem Boden stehe. Wie ich es geschafft habe, weiß ich im Einzelnen selber nicht so genau.
Sämtliche Zwischenstufen sind möglich.

Das Ziel: Pilotenkönnen und Flugverhalten des Schirmes passen zusammen

Überspitzt formuliert gibt es keine guten oder schlechten – sicheren oder unsicheren Schirme. Es gibt nur Schirme, deren Flugverhalten nicht zum Pilotenkönnen bzw. zum Pilotenanspruch passen. Und damit sind wir schon bei den zwei großen Problemen.
Wie schätze ich mein Pilotenkönnen und das Flugverhalten eines Gleitschirms realistisch ein.

FOTO Andreas Busslinger

Die Grundlage: Realistische Selbsteinschätzung

Kein Gelegenheitsjogger käme auf die Idee, sich für seinen ersten Marathon ein Zielzeit von unter drei Stunden zu setzen. Der individuelle Trainingszustand lässt sich hier recht einfach feststellen. Eine abgemessene Laufstrecke und eine Stoppuhr geben schon eine recht verlässliche Auskunft.
Bei der Einschätzung des eigenen Pilotenkönnens wird es schon deutlich schwieriger. Nicht nur nach einigen Landebieren interpretieren wir unsere Fähigkeiten häufig zu optimistisch. Eine klare Mess- und Vergleichbarkeit ist eben selten gegeben. Einige Anhaltspunkte geben aber die **ehrliche** Beantwortung folgender Fragen.

- Wie viele Stunden fliege ich pro Jahr? (Wer den DHV-XC oder eines der diversen PC-Programme als Flugbuch benutzt, findet eine korrekte Angabe)
- Bei welchen Bedingungen (Wind, Gelände) beherrsche ich eine sichere Starttechnik?
- Welche Abstiegshilfen beherrsche ich wirklich auch in unruhiger Luft sicher?
- Welche Störungen kann ich bei meinem Schirm wirklich sicher handeln?
- Habe ich ein Sicherheitstraining besucht? Wie haben die Instruktoren meine Schirmbeherrschung eingeschätzt?
- Was erwarte ich bei meinen Flügen, welche **Ziele** habe ich?
  - Bin ich zufrieden, wenn ich einige Zeit in der Umgebung meines Fluggeländes spazieren geflogen bin?
  - Bin ich einfach gerne in den Bergen unterwegs?
  - Will ich kleine oder größere Strecken fliegen?
- In welchen Geländen und bei welchen Bedingungen werde ich hauptsächlich fliegen?
  - Fliege ich im alpinen und hochalpinen Gelände zur stärksten Thermikzeit?
  - Fliege ich hauptsächlich im Flachland?
  - Fliege ich bodennah bei gleichmäßigen oder böigen und thermischen Windbedingungen?

Welche Ansprüche muss ich an mich und mein Gerät stellen, um diese Ziele zu erreichen?

Lügt man sich nicht zu sehr in die Tasche, wird die Mehrheit von uns feststellen, dass die Verbesserung der individuellen Skills durch Training das größte Potential zur Erreichung der eigenen Ziele bietet. Die Leistungsfähigkeit des Gerätes ist für fast alle von uns kaum der limitierende Faktor. Ein Blick in die Listen des DHV-XC oder eines anderen Online-Contests schafft hier schnell Aufklärung. Gleitschirme der modernen Generation, egal welcher Kategorie, bieten durchweg mehr als genug Leistung, um auch große Strecken zu fliegen. Vermutlich kennt jeder auch einen Flugsportfreund, der nur immer günstige und überhaupt nicht mehr aktuelle Geräte aus dem Gebrauchtmarkt erwirbt. Trotzdem fliegt dieser vielen regelmäßig um die Ohren und hat sehr viel Spaß dabei. ►

www.dhv.de

Flugverhalten der Gleitschirme – welche Anforderung stellt dieser Schirm an mich?

Hier wird es auch nicht einfacher: Es gibt eine Vielzahl an Informationsquellen, in denen man sich zurecht finden muss. Die Bewertung mancher Quellen ist schwierig und kann hier auch nicht abschließend erfolgen, sondern nur angerissen werden. Eine Übersicht und der Einsatz des gesunden Menschenverstandes sind jedoch hilfreich.

- **LTF-Musterprüfung**
  Die Musterprüfung soll eigentlich bestimmte Flugeigenschaften eines Gleitschirms einem bestimmten Pilotenkönnen zuordnen:
  Z. B. Kategorie B = Gleitsegel mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Einigermaßen widerstandsfähig gegen abnormale Flugzustände.
  Für alle Piloten, einschließlich Piloten aller Ausbildungsstufen.
  Soweit die Theorie...
  Die LTF- Vorschriften lassen Spielraum für Interpretationen, die von den unterschiedlichen Prüfstellen auch unterschiedlich ausgelegt werden. Dies führt vor allem im verkaufsintensiven B-Segment dazu, dass sich hier eine Fülle von Geräten mit unterschiedlichsten Anforderungen an das Pilotenkönnen tummelt. Vom eigentlich schulungstauglichen entspannten Gleiter bis zur Hochleisterwaffe mit entsprechenden Anforderungen an die Pilotenreaktion bei Störungen

- **DHV-Sicherheitstest**
  Die Sicherheitstests versuchen mit modernster Messtechnik möglichst nachvollziehbare und gut dokumentierte Informationen zum Schirmverhalten bei den Testflugmanövern zu geben. Auch wenn Tests immer eine Laborsituation darstellen, die nie die ganze Palette an möglichen Störungen abbilden, zeigt sich doch, dass Schirme, die in den Tests anspruchsvoller reagieren, auch im richtigen Leben einen höheren Anspruch an das Pilotenkönnen stellen. Im Gegensatz zu den LTF/EN Test wird hier immer worst case (das schlechteste gezeigte Verhalten wird bewertet) getestet, auch über die Vorgaben der LTF hinaus. Das Flugverhalten in den verschiedenen Bereichen wird Sicherheitsklassen von 1-5 zugeordnet. Beim genauen Lesen der Testberichte sind deutliche Unterschiede in den gemessenen Parametern festzustellen.

- **Tests in Zeitschriften**
  Bieten einen Überblick über den Markt und etliche Anhaltspunkte nicht nur zum Flugverhalten (z.B. Verarbeitung, Materialien, Konstruktion etc.) Natürlich werden die Schirme dabei nicht immer an ihre Grenzen gebracht.

- **Schirmbesprechungen in Blogs**
  Es gibt zum Teil recht informative Aussagen zum Schirmcharakter und einzelnen Details. Genaues Lesen hilft auch hier. Wer weiß, wie schwierig und aufwendig zuverlässige Leistungsvergleiche sind, wird auch die Aussagekraft eines Vergleichsflugvideos richtig einschätzen können.

- **Foren**
  Auch hier ist das Hauptproblem, die nützliche von der unnützen Information zu trennen. Neben wirklich kompetenten Leuten tummeln sich auch hier, wie in jedem Forum, schwierige Charaktere, denen es mehr um Selbstdarstellung geht. Ein kurzer Überblick über die Postings des Teilnehmers lässt schon einen ersten Schluss darüber zu, welcher Kategorie er zuzuordnen ist.

- **DHV-XC - Online Contest**
  Beim Blick in die Listen der Online Wettbewerbe lässt sich feststellen, ob Geräte von vielen Piloten auch bei schwierigen Bedingungen geflogen werden. Dies gibt einen Hinweis darauf, dass der Schirm neben einer guten Leistung auch sicherheitsmäßig von guten Piloten beherrschbar ist. Vorsicht! Bei dieser Betrachtungsweise werden natürlich im deutschen Markt nicht so vertretene Hersteller benachteiligt.

- **Beratung in Flugschulen**
  Eine gute, seriöse Flugschule, die den Piloten von der Ausbildung kennt, kann eine sehr fundierte Empfehlung abgeben, obwohl sie auch vom Verkauf der Geräte leben muss. Eine vernünftige Erklärung der Vor- und Nachteile einzelner Modelle verschiedener Hersteller wird dann sicher erfolgen.

- **Erfahrungen von Fliegerkollegen**
  Natürlich wird rund um Start- und Landeplätze viel über das Material gesprochen. Selten hört man jedoch Negatives über den eigen Schirm vom Piloten. Wer gibt schon gerne eine falsche Entscheidung zu. Kennt man die Piloten über längere Zeit, wird aber schon klar, welchen Tipps man trauen darf.

- **Hersteller Infos**
  Einige Hersteller beschreiben in ihren Infos recht ehrlich, welche Anforderungen der Schirm an den Piloten stellt. Man muss es nur lesen und darf sich nicht von der schlagwortartigen Headline der Werbung blenden lassen.

- **Gebrauchtmarkt**
  Tauchen Schirme kurz nach ihrem Erscheinen recht häufig im Gebrauchtmarkt auf, sollte man etwas Ursachenforschung betreiben. Es könnte sein, dass die Ansprüche des Schirmes die beworbene Zielgruppe überfordern.

Zusammengefasst: So ganz einfach ist es nicht ...

Der erste entscheidende, vielleicht auch schwerste Punkt ist die realistische Einschätzung des eigenen Pilotenkönnens. Ist man hier ehrlich zu sich selbst, hat man schon vieles gewonnen.
Zur Beurteilung des Flugverhaltens gibt es eine Vielzahl an Informationsquellen, die unterschiedlichen Ansprüchen an Objektivität genügen. Die DHV-Sicherheitstests bemühen sich darum, eine möglichst nachvollziehbare Aussage zu den wichtigsten Sicherheitsparametern zu treffen. Nimmt man sich die Zeit, möglichst viele Quellen zu sichten, wird man feststellen, ob diese sich stark widersprechen
oder in die gleiche Richtung gehen. Daraus kann man seine Schlüsse ziehen. Noch eine Empfehlung für großen Flugspaß: Die aktuellen Schirme gehen so gut, dass, greift man im Zweifel zur niedrigeren Kategorie, man sicher nichts verkehrt macht.

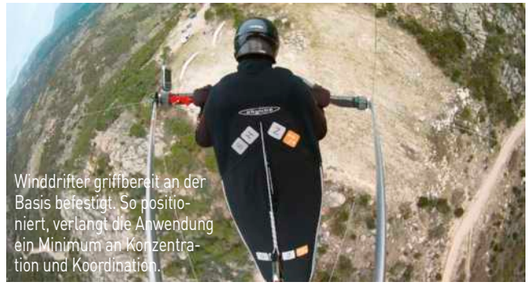
... oder doch ganz einfach!

Wem das alles zu viel ist, für den habe ich noch eine ganz simple Methode: 🙂 Kauf einen aktuellen A-Schirm mit einer guten Bewertung im Sicherheitstest, in einer hübschen Farbe und hab' Spaß damit.

Winddrifter

Nützliches Accessoire für die Landung

TEXT UND BILDER **GÜNTER PORATH**


Winddrifter griffbereit an der Basis befestigt. So positioniert, verlangt die Anwendung ein Minimum an Konzentration und Koordination.

Der Winddrifter ist gestreckt und bereit zum Abwurf beim Erreichen des Absetzpunktes.

Bei unseren Streckenflugseminaren mit Fly Tietar in Spanien stellen wir immer wieder fest, dass sich speziell Drachenflieger schwer tun, den Bodenwind zur Landung einzuschätzen. Ganz besonders Streckenflugneulinge, aber auch erfahrene Streckenflieger, haben Probleme bei schwächeren oder thermisch umlaufenden Winden. Daraus resultierende, fehlerhafte Landeeinteilungen ziehen nicht selten Geräteschäden oder gar Verletzungen nach sich. Piloten, denen mehrfach so ein Missgeschick widerfährt, laufen Gefahr, Angst aufzubauen und die Hemmschwelle zum Verlassen des Gleitwinkelbereichs steigt. Wir statten daher unsere Kursteilnehmer mit selbst gefertigten, effektiven Winddriftern aus und weisen sie in die Handhabung ein.

Anforderungen an einen Winddrifter

Der Winddrifter sollte einige Anforderungen erfüllen. Die Handhabung muss einfach sein. Eine mögliche Schädigung von Personen, Tieren und Gegenständen (z.B. Autos) ist auszuschließen. Eine gute Sichtbarkeit ist von entscheidendem Vorteil. Der Winddrifter muss schneller sinken als das Fluggerät. Materialkosten sollten gering sein, da zumindest in der Einübungsphase mit Verlust zu rechnen ist.

Herstellung

Als Material zur Herstellung hat sich Satinband (Textilband) mit einer Breite von 40 mm, wie es im Floristenbedarf erhältlich ist, bewährt. Um das obere und untere Ende unterscheiden zu können, ist es vorteilhaft, zwei Bänder in unterschiedlichen Farben zu verbinden. Erfahrungsgemäß eignen sich je 2,5 m rotes und weißes, bzw. rotes und gelbes Band. Am Ende des optisch schwereren Bandes (rot) wird nun eine verzinkte Mutter M5 angebracht. Der Purist knotet, der Ästhet näht. Wer dem Gewurschtel in den Gurtzeugtaschen aus dem Weg gehen will, schneidet noch zwei Streifen von einem passenden, alten Fahrradschlauch ab, um den Winddrifter später an der Speedbar zu befestigen. Vor der Befestigung muss unser Windsack an der Basis noch fachmännisch aufgewickelt werden.

Anwendung

Bei Annäherung an die ausgewählte Landewiese sucht der Pilot im vermeintlichen Luv und in ausreichender Höhe eine vertikale Geländemarke (Strommast, Telefonmast, Haus, Schornstein, Zaunpfosten). Die vertikale Geländemarke ermöglicht es, den Absetzpunkt für den Winddrifter genau wiederzufinden. Beim Anfliegen auf den Absetzpunkt wird der Winddrifter von der Trapezbasis genommen und gestreckt. Mit der Mutter vom Winddrifter in der Hand wieder an die Trapezbasis greifen. Wenn der Absetzpunkt in ca. 100 m überflogen wird, den Winddrifter loslassen. Sofort nach dem Absetzen einen Vollkreis einleiten. Dabei den Winddrifter nicht aus den Augen lassen. Beim erneuten Überfliegen der Absetzpunktes die Position des Winddrifters einprägen. Jetzt kann bereits die Abdrift, der weitere Weg und der voraussichtliche Landepunkt des Winddrifters bestimmt werden. Gemäß Abdrift die Landeeinteilung beginnen und den Winddrifter nur noch sporadisch beobachten. Nach der Landung des Winddrifters die Abdrift und die Lage des Winddrifters beurteilen. Die Mutter (rote Seite) liegt im Luv. Bei Windstille liegt der Winddrifter zerknüllt nahe dem Absetzpunkt. Bei starkem Wind liegt der Winddrifter gestreckt und weiter entfernt vom Absetzpunkt. Entgegen der Abdrift den Endanflug durchführen. Winddrifter einsammeln, aufwickeln und wieder an der Trapezbasis befestigen. Die Anwendung sollte mehrfach an vertrauten Landeplätzen geübt werden.

Winddrifter schematisch dargestellt.

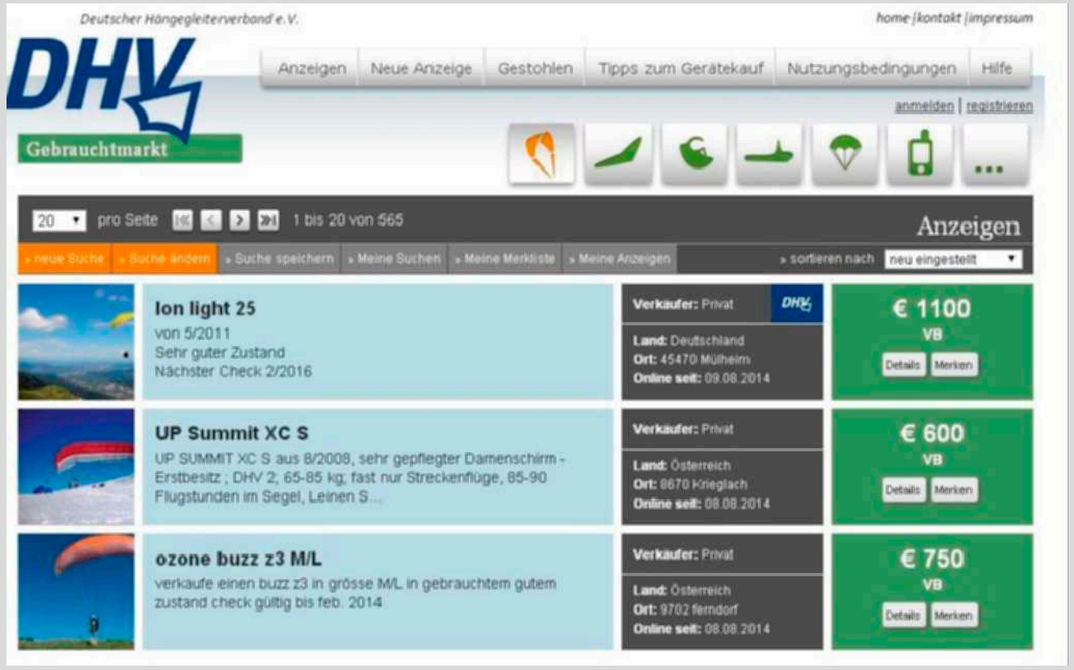
Darstellung, wie der Winddrifter gewickelt wird.

Winddrifter gebrauchsfertig zum Einsatz.

DHV-Gebrauchtmarkt

Relaunch: moderner und sicherer

TEXT **RICHARD BRANDL**



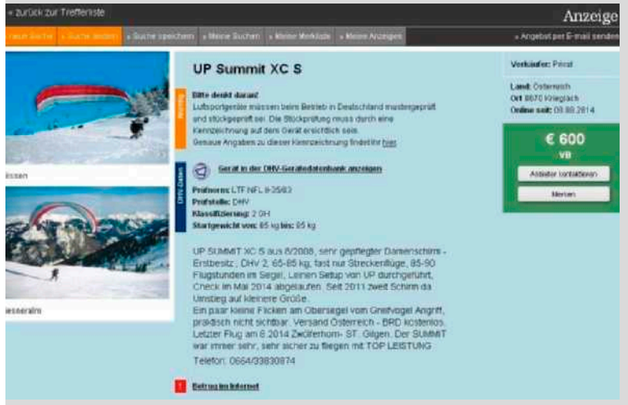
Der neue DHV-Gebrauchtmarkt ist online. Es gibt viele sofort auf den ersten Blick erkennbare Änderungen zum alten Markt. Neben dem neuen Design ist die auffälligste, dass man beim Öffnen der Seite keine Auswahl nach voreingestellten Rubriken mehr findet, sondern erst einmal eine Liste unsortierter Angebote, beginnend mit den neuesten Anzeigen. Allerdings kann man durch einen Klick auf die oben platzierten Icons (Gleitschirm, Drachen, Gurtzeug GS, Gurtzeug HG, Rettungsgerät, Zubehör, Sonstiges) schnell die gewohnte Vorauswahl nach einer Rubrik treffen.

Wer genauer weiß, was er sucht, der nutzt und öffnet sich das Suchfenster (mit „neue Suche" oder „Suche ändern"). Im Feld „Suche" kann man mittels der Eingabe (auch ungenauer) Informationen (etwa nur einem teilweisen Gerätenamen) eine Trefferliste erhalten, das funktioniert wirklich gut. Diese freie Suche wird immer die meisten Treffer zu einem gesuchten Begriff ergeben. Hier kann man übrigens auch den Begriff „Suche" eingeben und bekommt dann alle Suchanzeigen angezeigt. Über die „Erweiterte Suche" kann genau nach gewünschten Parametern gesucht werden. In „Rubrik" wird die Geräteart (z.B. Gleitschirm oder Drachen) gewählt, dann ein Hersteller und das Muster (= Gerätename), alles über ein Dropdown-Menü. Weiter ist eine Suche nach Klassifizierung möglich (natürlich nur bei Drachen und Gleitschirmen, mit dem Drücken der Strg-Taste ist eine Mehrfachauswahl möglich), außerdem nach Gewichtsbereich (Startgewicht) oder nach Anhängelast (Gurtzeug) und Einhängegewicht (Rettungsgerät). Natürlich ist eine Sortierung innerhalb einer bestimmten Preisvorstellung wählbar (Preis von – bis). Unter „Anbieter" lassen sich private, gewerbliche oder nur Anzeigen von DHV-Mitgliedern aussuchen (im letzteren Fall kann man sich zu hundert Prozent sicher sein, dass die Identität eines Anbieters auch wirklich stimmt). Und zum Schluss kann man noch auswählen nach Land und sogar Postleitzahl eines Anbieters.

Die jetzt generierte Liste zeigt genau die Geräte, die man tatsächlich sucht. Wer nur stöbern will, der gibt entsprechend weniger Kriterien ein (etwa nur einen Firmennamen). Achtung, je spezifischer die Angaben in einer Suche sind, desto weniger Treffer erscheinen. Wer also etwa einen Geräte-Gewichtsbereich von 80 bis 100 kg angibt, schließt alle Suchergebnisse aus, die z.B. bis 105 kg gehen, aber trotzdem geeignet wären.

In jeder Trefferliste sieht man schon mal die wichtigsten Informationen zu den Geräten wie ein Foto (wenn vorhanden), die Gerätebezeichnung, die ersten Zeilen des Anzeigentextes,

den Verkäuferstatus (privat, gewerblich, DHV-Mitglied), weitere Informationen zum Verkäufer (Land, PLZ und seit wann im Gebrauchtmarkt aktiv) und natürlich den Preis. Mit einem Klick auf die Gerätebezeichnung oder auf „Details" öffnet sich die Anzeige. Außerdem lässt sich ein Gerät schon jetzt mit dem Button „Merken" auf die persönliche Merkliste setzen.



Die geöffnete Anzeige bietet alle vorhandenen Informationen im Detail. An erster Stelle steht orange mit „Wichtig" gekennzeichnet der Hinweis auf die in Deutschland vorgeschriebene Kennzeichnungspflicht von mustergeprüften Geräten. Hier kommt es bei Käufen aus dem Ausland immer wieder zu unliebsamen Überraschungen, wenn eine solche Kennzeichnung nicht vorhanden und im besten Fall nur mit viel Aufwand nachträglich aufzutreiben ist (siehe auch „Tipps zum Gerätekauf" in der obersten Menüleiste).

Falls ein Gerät in der DHV-Geräte-Datenbank gelistet ist, folgen jetzt Informationen wie Prüfnorm, Prüfstelle, Klassifizierung und zulässiges Startgewicht, gekennzeichnet durch ein blaues Feld mit der Angabe „DHV-Daten". Außerdem kann man über den Link „Gerät in der DHV-Gerätedatenbank anzeigen" direkt auf die technischen Daten, den LTF-Testbericht und das Datenblatt zugreifen. Falls ein Gerät nicht in der DHV-Datenbank zu finden ist und die Angaben vom Anbieter stammen, wird dies durch ein rotes Feld mit der Angabe „Benutzer-Daten" zu erkennen sein. Daran anschließend finden sich die vom Anbieter gelieferte Beschreibung und alle hochgeladenen Fotos. Außerdem stehen rechts wieder die Infos zum Verkäuferstatus (privat, gewerblich, DHV-Mitglied, Land, PLZ, seit wann im Markt online) und natürlich der Preis. Ein Kontakt zum Anbieter lässt sich einfach über den Button „Anbieter kontaktieren" und das dadurch öffnende Kontaktformular aufnehmen. Dass die E-Mail-Adresse nicht mehr veröffentlicht wird, soll einen wirksamen Schutz vor Spam bieten. Die Kontaktaufnahme über ein Formular und E-Mail ist allerdings keine Garantie gegen Betrugsversuche. Über den Button „Merken" kann das Gerät in die persönliche Merkliste aufgenommen werden und mit „Angebot per E-Mail senden" wird die Anzeige an eine beliebige E-Mail-Adresse versandt. Am Ende jeder Anzeige steht außerdem der mit einem Ausrufezeichen markierte Sicherheitshinweis auf Betrug im Internet.

In die Suche kommt man jederzeit aus jedem geöffneten Fenster über die dunkelgraue Headerleiste, die auch am unteren Ende jeder Seite zu finden ist, mit dem orange hervorgehobenen Button „Suche ändern" oder „neue Suche".

In dieser Leiste sind außerdem einige weitere Funktionen jederzeit zu nutzen, allerdings nur, wenn man sich in einem neu öffnenden Fenster vorher angemeldet hat. ►

Diese Anmeldung ist auch dann notwendig, wenn man ein Angebot einstellen will. Das Anmelden erfolgt mit dem im DHV-Service-Portal vergebenen Usernamen und dem dazu gehörenden Passwort. Wer diesen Zugang noch nicht hat, der muss sich einmalig registrieren (oben rechts auf „registrieren" klicken). Die Registrierung ist auch Nicht-DHV-Mitgliedern möglich und soll die Sicherheit für Käufer und Verkäufer erhöhen.

Unter „Suche speichern" lassen sich einmal eingestellte Sucherparameter speichern, die dann unter „Meine Suchen" angezeigt werden (mehrere sind möglich). In der „Merkliste" werden alle Geräte angezeigt, die man in einer geöffneten Anzeige oder in der Übersichtsliste mit dem Button „Merken" entsprechend markiert hat. Unter „Meine Anzeigen" werden alle selbst inserierten Geräte gelistet und mit „sortieren nach" lassen sich alle Listen noch nach neu eingestellt oder Preis auf- und absteigend sortieren.

Eine eigene Anzeige aufzugeben, ist denkbar einfach. Nach der oben beschriebenen Anmeldung öffnet sich nach einem Klick auf „Neue Anzeige" (in der obersten Menüleiste) das Anzeigenformular, in das alle geforderten und gewünschten Angaben eingegeben werden können. Das beginnt mit der Rubrik (wie etwa Gleitschirm oder Rettungsgerät) und der Gerätebezeichnung (Pflichtfeld), hier wird bei einem in der DHV-Geräte-Datenbank vorhandenen Gerät eine Dropdown-Auswahl angeboten. Dieses Dropdown-Menü zum Einfügen des Gerätenamens auf alle Fälle nutzen und das Häkchen bei „Mit DHV-Musterdatenbank verknüpfen" nicht wegklicken, sonst wird bei einer Suche nach Gerätename, Hersteller oder Zertifizierung die Anzeige eventuell nicht gefunden. Bei einem Gerät, das noch nicht im Gebrauchtmarkt gelistet ist, wird die gewählte freie Schreibweise in die Anzeige übernommen. Es geht weiter mit Baujahr, Preisart (wie etwa VB oder Fixpreis) und Preis (Pflichtfeld) bis zur Auswahl, wie lange die Anzeige online gehen soll (längstens einen Monat). Dann kann man sich entscheiden, ob Land, PLZ und Ort aus den Registrierungsdaten angezeigt werden sollen, auch eine Angabe der Telefonnummer ist möglich. Es folgt das Feld für den Anzeigentext, hier sind vorerst bis zu 500 Zeichen vorgesehen. Mit dem Setzen eines Häkchens kann ausgewählt werden, ob die Anzeige öffentlich oder erst mal noch nicht für jedermann zu sehen ist (wenn etwa noch Daten nachgetragen werden müssen). Dann folgt die Funktion für das Bilder-Hochladen. Am unteren Ende der Seite lässt sich die Anzeige in einer Vorschau anschauen und dann mit dem Button „Anzeige speichern" veröffentlichen. Wer derzeit eine Suchanzeige aufgeben will, der schreibt einfach vor den Gerätenamen im Feld Gerätebezeichnung, in das Feld „Titel - ergänzende Angaben" oder / und in den Anzeigentext den Begriff „SUCHE".

Anzeigen aufzugeben ist für private Verkäufer weiterhin kostenfrei und neu, für gewerbliche Anbieter kostenpflichtig (derzeit 1 Euro pro Tag und Anzeige). Gewerbliche Anbieter müssen sich extra freischalten lassen (im DHV-Service-Portal unter „Meine DHV-Daten" und „Auftrag an den DHV").

In der oberen Menüleiste gibt es noch die Möglichkeit, über den Button „Gestohlen" eine Diebstahlsmeldung aufzugeben, zudem finden sich umfangreiche Informationen zum Gerätekauf (Tipps zum Gerätekauf). Unter „Hilfe" ist dieser Text als pdf-Datei abgelegt, wenn mal was unklar sein sollte.

Übersichtlichkeit

Noch eine Bitte zur Übersichtlichkeit: Wer sein inseriertes Gerät verkauft hat, der sollte auch möglichst zeitnah seine Anzeige löschen. Das ist jetzt mit zwei Klicks (auf „Meine Anzeigen" und „Löschen") wirklich sehr einfach und schnell passiert.

Wenn dieser Artikel erscheint, werden wahrscheinlich schon wieder einige Änderungen installiert sein. Es wird wie früher eine extra Rubrik für Suchanzeigen geben, außerdem ein Formular zum Erstellen solcher Suchanzeigen. Wer eine größtmögliche Sicherheit vor Betrug haben will, der kann auf einen ausschließlichen Handel zwischen DHV-Mitgliedern vertrauen. Der Anbieter ist als DHV-Mitglied in jeder Anzeige zu erkennen, es wird außerdem auch die Möglichkeit geben, sich als Käufer dem Verkäufer über das Kontaktformular als DHV-Mitglied erkenntlich zu machen.

Betrugsversuche

Bitte beachtet außerdem unbedingt den nebenstehenden Artikel zum Thema Sicherheit im Gebrauchtmarkt und Betrug im Internet, dieser Text ist auch über den Link "Sicherheit im Gebrauchtmarkt" unter jeder Anzeige zu finden. Wir bedanken uns für die konstruktiven Verbesserungsvorschläge und wünschen euch viel Erfolg bei der Nutzung des neuen Gebrauchtmarkts und dem Kauf oder Verkauf eines Gerätes. Wer einen technischen Fehler in der Anwendung bemerkt oder weitere Ideen zur besseren Nutzbarkeit des Marktes hat, der schickt einfach eine E-Mail an: pr@dhv.de.

Sicherheit im DHV-Gebrauchtmarkt

Betrugsversuche soweit wie möglich verhindern.

Der weltweit geschätzte Schaden durch Internetkriminalität liegt derzeit bei jährlich über 100 Milliarden Dollar. Allein in Deutschland entsteht Internetnutzern jedes Jahr ein direkter finanzieller Verlust in Höhe von mehr als 16 Milliarden Euro.

Auch der neue DHV-Gebrauchtmarkt kann keinen umfassenden Schutz vor Betrügern bieten. Jeder Anzeigenersteller muss sich zwar mittlerweile im DHV-Service-Portal registrieren (egal ob DHV-Mitglied oder nicht), doch leider können hier falsche Angaben gemacht werden. Wenn dazu noch die Daten einer existierenden Person missbraucht werden, bleiben dem DHV als Marktbetreiber nicht viele Möglichkeiten, etwas gegen einen solchen Missbrauch zu machen.

Der DHV-Gebrauchtmarkt ist eine Plattform, die Verkäufern und Käufern eine Möglichkeit zur Präsentation von Produkten und zur Kontaktaufnahme bietet. Diese Kontaktaufnahme findet über ein Formular statt, da die E-Mail-Adresse eines Anbieters aus Gründen des Spamschutzes nicht veröffentlicht wird. Dass diese Kontaktaufnahme über ein solches DHV-Formular erfolgt, ist aber keine Sicherheitsgarantie. Der Kontakt zwischen Verkäufer und Käufer findet ohne Beteiligung und Kontrolle durch den DHV statt. Deshalb gilt:

Wie immer sind die besten Sicherheitsvorkehrungen gegen Betrug ein bisschen Misstrauen, der gesunde Menschenverstand und einige einfache Vorsichtsmaßnahmen.

Der Name des Verkäufers und der Name des Kontoinhabers, auf dessen Konto Geld überwiesen wird, sollten übereinstimmen. Gründe für eine andere Kontoverbindung bedürfen einer eingehenden Erklärung. Reagiert der Verkäufer nicht auf E-Mails oder Telefonanrufe, kein Geld per Vorkasse überweisen.

Identitätsdiebstahl: Hier nutzt ein Betrüger einen falschen Namen und eine falsche Adresse, manchmal sogar vermeintlich bestätigt durch die Fotokopie eines Führerscheins oder Personalausweises. Hierzu muss man wissen, dass unzählige solcher Kopien im „Handel" sind, zu illegalen Handlungen verwendet werden und keine Garantie für die Bestätigung einer Identität bieten. Genauso sollte man vorsichtig sein, wenn jemand solche Nachweise per Kopie einfordert.

Eine der sichersten Möglichkeiten, einen Betrug auszuschließen, ist ein persönliches Treffen, bei dem nach der Prüfung der Ware die Kaufsumme in bar übergeben wird. Jeder Versand, bei dem eine Prüfung der Ware erst nach einer Überweisung statt findet, kann sich als Betrug heraus stellen.

Ein Handel zwischen registrierten DHV-Mitgliedern sollte mit nahezu 100%iger Wahrscheinlichkeit echten Betrug verhindern. Hier könnte es nur zu unterschiedlichen Auffassungen über den Zustand einer Ware kommen. Wenn ein Verkäufer DHV-Mitglied ist, wird dies sowohl in der Trefferliste als auch in einer Anzeige sofort sichtbar kenntlich gemacht.

Im Grunde sollte man keine Ware verschicken, bevor nicht die Kaufsumme auf dem eigenen Konto gelandet ist. Das widerspricht allerdings der Regel, dass man kein Geld überweisen sollte, bevor man die Ware geprüft hat. Leider kann auch der Inhalt eines Nachnahmepaketes vor einer Annahme und Bezahlung nicht überprüft werden.

Überzahlungsbetrug: Hier wird gerne erst einmal jeder Kaufpreis akzeptiert. Per Scheck wird dann ein höherer Betrag angewiesen, als Gerätepreis und Fracht zusammen ausmachen. Das übriggebliebene Geld soll zurück

überwiesen werden. **Achtung – Scheckgutschriften können innerhalb von 180 Tagen zurück gebucht werden, Überweisungen nicht.**

Vorsicht bei Voraus-Bezahlung über Banktransfer zum Beispiel per Western Union, hier verschwindet der Kaufpreis durch Abholung mittels gefälschter Ausweispapiere innerhalb kürzester Zeit, manchmal nur in Minuten. Ware gibt es natürlich keine. Deshalb im Grunde nie eine Zahlung via Geldtransferservice leisten.

Betrug per PayPal, hier wird mittels des Käuferschutzes und falscher Angaben über die Ware (etwa beschädigt) der Kaufpreis durch den Käufer zurück geholt, der hat dann Geld und Ware, der Verkäufer nix (außer Ärger mit PayPal).

Mails in schlechtem Deutsch müssen zwar nicht, können aber auf einen Betrugsversuch hindeuten. Sogar große Internetmärkte wie Amazon weisen mittlerweile darauf hin, dass ihre E-Mails in korrekter Grammatik und Sprache verfasst sind.

Je komplizierter eine Kaufabwicklung gestaltet ist, desto wahrscheinlicher steht ein Betrugsversuch dahinter. Zum Beispiel der Versand von Ware an einen vermeintlichen Verwandten des Käufers, die Kaufsumme wird bei einer Bank wie der Bank of Amerika hinterlegt, an die soll man dann die Sendungsnummer seines Paketes schicken, diese gibt erst dann das Geld frei .....

Sobald Betrugsmaschen einem größeren Publikum bekannt geworden sind, kann man sich sicher sein, dass die nächste nicht lange auf sich warten lässt.

Bitte kontaktiert uns im Fall eines Betrugsversuches. Wir sperren dann den betreffenden User sofort und warnen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln. Der DHV kann allerdings keine Betrugsversuche von vornherein verhindern und auch keine investigativen Nachforschungen anstellen, etwa echte Identitäten ermitteln. Wenn sicher eine Straftat vorliegt, dann solltet ihr auf alle Fälle eine Anzeige bei der Staatsanwaltschaft und der Kriminalpolizei erstatten.

FLUGTAKTIK

Teil 5 | Dieser Artikel ist Teil einer Folge über Thermik- und Streckenfliegen. Die Grundlage dazu sind die Bestseller „Das Thermikbuch“ und „Das Streckenflugbuch“. Die vorgestellten Themen sind um neue Erkenntnisse ergänzt und erweitert worden. Beide Bücher sind im DHV-Shop erhältlich.

TEXT UND FOTOS BURKHARD MARTENS

Über dem Kreuzjoch, im Hintergrund der super Thermikberg Wank.

Flugtaktik in einem breiten Tal mit Bergausläufern

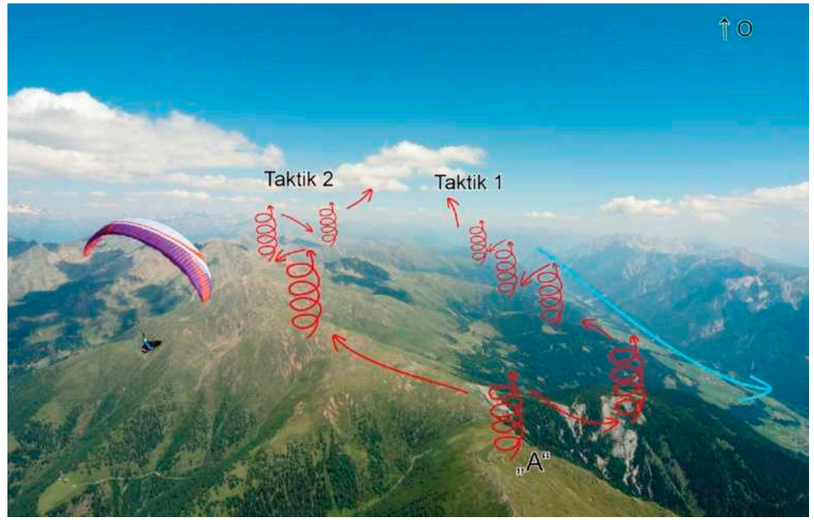
Für Piloten, die von einer zur nächsten Thermik fliegen wollen, sprich Streckenfliegen, sollen hier zwei verschiedene Flugstile beschrieben werden.

Flugtaktik 1

Der Pilot fliegt von einer vorgelagerten Kuppe zur nächsten.
Vorteil: Immer wenn er tief ankommt, schafft er es auf die nächste Kuppe und kann auf Thermik hoffen. Findet er nichts, steht er im breiten Tal mit vielen Landemöglichkeiten, aber nicht im Hochtal zwischen zwei Gebirgsausläufern.
Nachteil: Er sinkt recht schnell in den Talwind und dort ist die Thermik meist zerrissen. Es ist schwer, wieder aus dem Talwind bis zur Basis zu kommen.

Flugtaktik 2

An dem ersten Gebirgsausläufer (Stelle A) wird aufgedreht, nun lässt sich der Pilot nach hinten zum Hauptgrat versetzen und dreht dort weiter auf. Jetzt hat er eine geschlossene Kette vor sich.
Vorteil: Wenn die erreichbare Basishöhe hoch genug ist, um immer die nächste Thermik an der Hauptkette zu erwischen, ist er extrem schnell. Er hat bessere Chancen, nicht in den Talwind zu sinken. Die Aussicht in die Gebirgswelt ist meist beeindruckender als an den Flanken weiter in Talmitte.
Nachteil: Sinkt er einmal vor Erreichen der Thermik in die Täler zwischen den Gebirgsausläufern, stehen ihm wenig Landeplätze zur Verfügung. Er muss einen großen Umweg fliegen, um wieder vor die Kuppe zu kommen, die ins Tal runter läuft. Dadurch ist er langsamer als bei Flugtaktik 1 und sinkt viel tiefer vor die Kuppe, als wenn er gleich dort geflogen wäre.

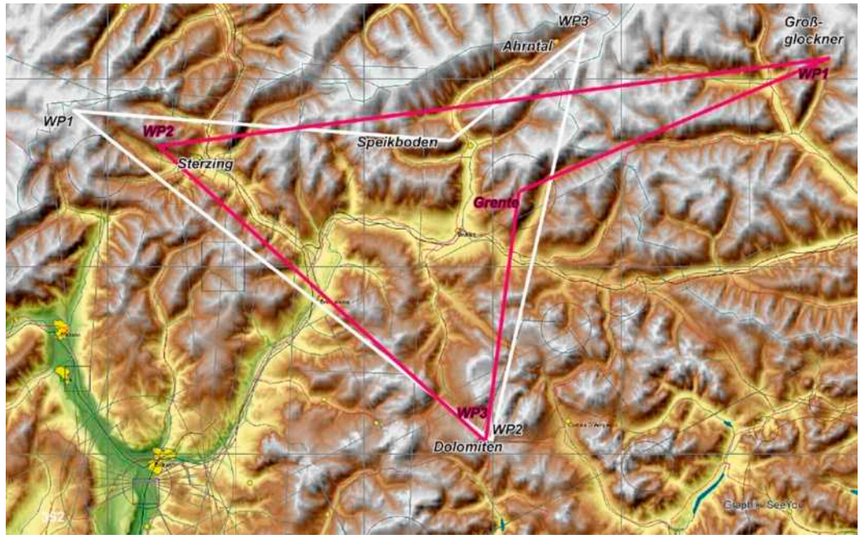


1| Streckenflugeinsteiger sollten nach Flugtaktik 1 vorgehen. Das ist sicherer. Im Bild das Pustertal bei Sillian (A), rechts die Lienzer Dolomiten.

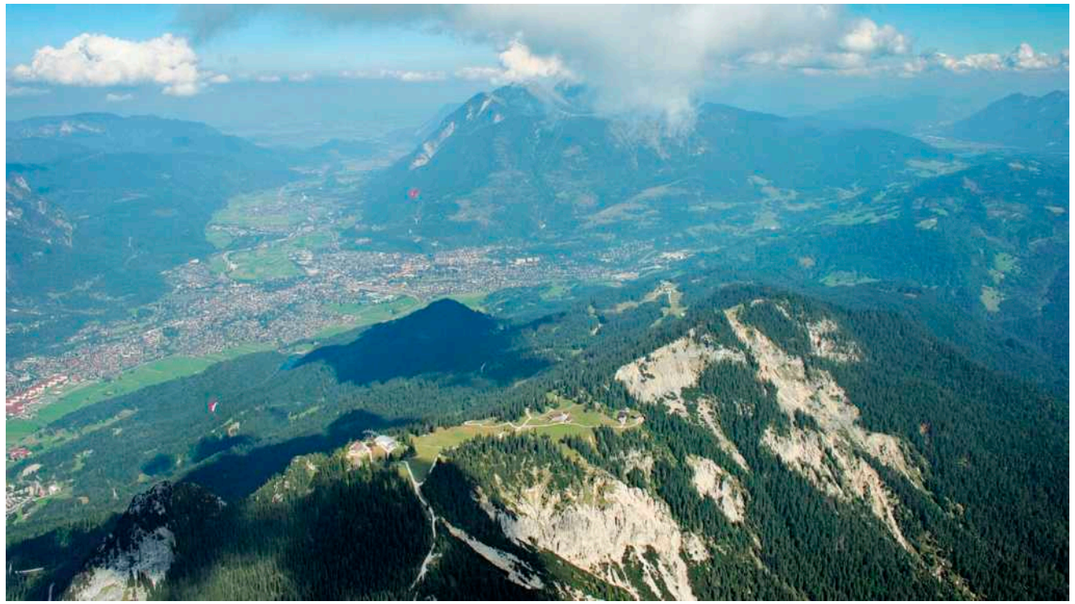
2| Hier sieht man eins der Quertäler, meistens steht an der Seitenflanke kaum Thermik, erst an dem Ausläufer, der ins Tal hinunter läuft. In diesen manchmal extrem engen Quertälern gibt es wenige Landemöglichkeiten. Einsteiger wählen daher besser Flugtaktik 1, um immer in der Nähe des Haupttals zu bleiben.

Die Startplatzwahl innerhalb eines Streckenfluggebietes

Vom Speikboden, dem wohl besten Dreiecksgebiet der Ostalpen, werden bis zu 230 km große FAI Dreiecke realisiert, rote Linien. Für noch größere Dreiecke wird es schwierig, weil man die Eckpunkte kaum weiter vergrößern kann, siehe Bild. Deshalb laufen die engagierten Streckenflieger seit einigen Jahren auf die Grente. Dort kann ebenfalls sehr früh gestartet werden, denn die Piloten können morgens bereits sehr weit nach Osten fliegen und die Aufgabe so bis zu knapp 300 km verlängern. Die beiden anderen Schenkel sind identisch. Interessant dabei ist, dass der erste Schenkel des Speikbodens nach Westen führt und erst der letzte Schenkel auf den abendlichen Nordwestseiten des Ahrntals geflogen wird. Vom Speikboden ist es nicht möglich, sehr früh morgens zur Grente zu fliegen. Der Talsprung, den man dafür machen müsste, ist zu groß und man fliegt auf der thermisch (zu dieser Zeit) inaktiven Westseite. Wer also Rekorde fliegen will, muss zur Grente hoch. Wer kleinere FAI Dreiecke fliegen möchte, kann den Luxus der Seilbahn nutzen. ►



3| Unterschied der Grente- und Speikbodendreiecke.



4| Flug auf der Südseite (Nordhänge) des Garmischer Beckens. Im Hintergrund der Wank mit den tollen Südhängen, er ist für die meisten Streckenflieger der Berg mit den höheren Erfolgsaussichten. Im Vordergrund die Südflanke des Kreuzjochs, wer die Thermik verpasst, muss auf die morgens thermisch inaktiven Nordhänge fliegen, weil es im Süden keine Landemöglichkeiten gibt. Der Blick geht nach Norden.

► Im neuen deutschen Dreiecksgebiet Garmisch gibt es zwei Möglichkeiten, (Ferdinand Vogel hat hier 2013 ein 274 km FAI-Dreieck geschlossen):
1. Der Osterfelder: Ein hoher Berg auf der südlichen Talseite (Nordflanken). Seine Ostflanke ist extrem früh thermisch aktiv. Die Möglichkeit, diese frühe Thermik, die nur im oberen Bereich zu finden ist, zu verlieren, ist groß. Dann ist der Streckenflugtag vorbei.
2. Wank: Ein toller thermischer Berg mit Südflanken. Er geht thermisch knapp eine Stunde später als der Osterfelder, aber dann für alle zuverlässig. Die Streckenplanung ist dieselbe wie vom Osterfelder. Das ist für fast alle Piloten der bessere Startplatz.
Nur die Cracks, die riesige Flüge planen, sollten den Osterfelder versuchen.

Unsichtbare Gefahr

Du musst können, was du tust. Und du darfst nie mehr machen, als du kannst.

TEXT **ROBIN FRIEß**

Im Gegensatz zum Flugsport sieht der Kajakfahrer bereits im Vorfeld, wo sich Gefahren auftun.

FOTO SHUTTERSTOCK/AMMIT JACK

Tyler Bradt ist ein absoluter Profi im Kajaksport. Im April 2009 stürzte er sich die 56 Meter hohen Palouse Falls in den USA hinunter und hält damit den Rekord.
Jeder Hobbypaddler, der von dem atemberaubenden Sprung liest, ist fasziniert. Keiner würde aber auf die Idee kommen, sich in seine Nussschale zu setzen und den Sprung zu wiederholen.
Schön für die Kajakfahrer ist, dass die Natur ihre Gefahren hier so eindeutig sichtbar macht. Der Otto-Normal-Matrose weiß relativ schnell, wo er nichts verloren hat. Wer als unerfahrener Bootsmann 56 Meter in die Tiefe springt und schwere Verletzungen davonträgt, ist verrückt und oder lebensmüde. Zudem habe ich auch noch nie gehört, dass dann das falsche Boot schuld trägt an dem Unfall.
Bei den Gleitschirmpiloten ist das etwas anders. Die jährliche Unfallstatistik des DHV zeigt, dass über 90% der Unfälle aufgrund von Pilotenfehlern geschehen. Ein Großteil hiervon ist auf Fehleinschätzungen beim Wetter zurück zu führen. Zieht man den Kreis noch etwas weiter, ist zum Beispiel auch die Wahl eines zu anspruchsvollen Flügels, der falsche Startplatz oder der Start in zu turbulenten Bedingungen als Pilotenfehler zu werten. Diese werden in der Statistik gar nicht erfasst.
Nicht immer, wenn andere Piloten fliegen, ist auch für mich die Gefahr in der Luft noch einschätzbar. Anfänger sind mit thermischen Bedingungen um die Mittagszeit im falschen Fluggelände vielleicht noch überfordert. Für routinierte Piloten fängt der Spaß jetzt erst richtig an. Die Regel ist einfach: Du musst können, was du tust. Und du darfst nie mehr machen, als du kannst.
Die Wahl des passenden Geräts, die bewusste Entscheidung für den Flug, das vorausschauende Abwägen der Bedingungen und auch das gelegentliche Verzichten auf den Start kann unsere Unfallstatistiken stark zum Besseren beeinflussen. Die individuelle Trauer durch einen Verlust kann in keiner Statistik festgehalten werden.
Im Endeffekt geht es doch für jeden von uns darum, eine schöne Zeit in der Luft zu verbringen und nach dem Flug mit einem Lächeln an der Bar zu sitzen.
Lasst uns diesen Gedanken nicht verlieren und den wohl schönsten Luftsport der Welt gemeinsam noch sicherer machen. Auch wenn das bedeutet, das eine oder andere Mal beim Fliegen zuzusehen und selbst mit den Füßen am Boden zu bleiben.

Jochberg am Kochelsee

Vergangenheit und Zukunft

TEXT UND FOTOS **SEPP SCHWITZER**

Der Jochberg ist einer der bekanntesten ParaAlpinberge im Bayerischen Alpenvorland. Da er nur zu Fuß erreichbar ist, bleiben die großen Scharen an Gleitschirmfliegern aus.
Ein Geheimtipp ist der Jochberg schon lange nicht mehr. Dennoch wagen sich an guten Soaringtagen kaum mehr als 8 bis 10 Piloten an den Startplatz. Dabei ist der Jochberg ein zuverlässiger Partner in Sachen Hangaufwind. Während seine sanfte Südseite fliegerisch nicht nutzbar ist, weht in den Sommermonaten ab Mittag zuverlässig der Bayerische Wind die steile und schroffe Nordseite an und lässt stundenlanges Soaringvergnügen zu. Auch wenn der überregionale Wind nicht aus der für einen Start notwendigen nordwestlichen Richtung kommt, setzt sich der Talwind ab den frühen Nachmittagsstunden durch. Die Bayerischen Voralpen, also auch der Jochberg, sind ein Teil der Nördlichen Kalkalpen. Er liegt zwischen dem Kochelsee im Norden und dem Walchensee im Süden. Obwohl nur 1.567 Meter hoch, ist er ein imposanter Aussichtsberg.
Ausgangspunkt für die Jochbergtour ist die Passhöhe Kesselberg an der B11 zwischen Kochel- und Walchensee. Wer sein Auto am Landeplatz stehen lässt, kann die bestehende Busverbindung nutzen oder gleich vom Landeplatz in Altjoch zu Fuß über die alte Kesselbergstraße zur Passhöhe gehen. Ab hier führt der Weg durch relativ dichten Mischwald in vielen Serpentinen in Richtung Osten, bis man nach einer knappen Gehstunde einen Brunnen erreicht. Dieser Brunnen wurde von dem Geländehalter Gleitschirmfreunde Kochel in Zusammenarbeit mit dem Almbauern der Jocheralm 2012 erneuert. Von hier geht's erstmal ein paar Höhenmeter steil in Richtung Südosten. Im darauf folgenden flacheren Teil stößt man auf eine Weggabelung. Beide Wege führen zum Gipfel. Der rechte, etwas längere, über die Jocheralm, die in den Sommermonaten bewirtschaftet ist, der linke über den Westgrat direkt zum Gipfel. Diesen hat man ab der Passhöhe in etwa 1 1/2 bis 2 Stunden erreicht. Ab dem Landeplatz beträgt die Gehzeit etwa eine Dreiviertelstunde mehr. Nicht Gleitschirmflieger, sondern Drachenflieger waren die Ersten, die sich, damals noch etwas wagemutig, von hier in die Tiefe stürzten. Diese Spezies findet man heute nicht mehr auf dem Jochberg. Sie wurden weitgehend von den Tuchfliegern abgelöst.
Seine Zukunft
Lange wurde das Projekt geheim gehalten. Doch im Spätsommer 2013 kam es versehentlich an die Öffentlichkeit, das geplante Pumpspeicherwerk PSW, dessen Speichersee an der Jocheralm errichtet werden soll. 22 Fußballfelder groß, mit einem Fassungsvermögen von 3 Mio. m³ Wasser, ist der Speicher geplant. Eine 2 Meter dicke Betonwanne soll das Abfließen des Wassers verhindern. Die Bauzeit beträgt 5 – 10 Jahre. Der Wasserspiegel des Speichers wird jeden Tag um ca. 30 Höhenmeter pendeln. Der Blick auf eine verdreckte graue Betonwanne und nicht auf einen schönen Badesee, wie es die Bayerische Innenministerin mal bezeichnet hat, wäre die Folge. Die Bayerische Staatsregierung und die Investoren sind bereit, dieses einzigartige Erholungs-, Wander- und Fluggebiet für eine heute schon veraltete Speichertechnologie zu opfern. Für uns Jochbergflieger würde das bedeuten, dass in der Bauphase wegen der zahlreichen Sprengungen und Helikopterflüge nicht geflogen werden kann. Der Landeplatz muss als Materialdeponie herhalten, stünde also auch nicht zur Verfügung. Ob eine Zulassung nach der Fertigstellung des Speichers noch möglich ist, steht in den Sternen. Die Bewohner in der Umgebung wehren sich gegen diese „nachhaltige" Zerstörung von Umwelt und Natur und man kann nur hoffen, dass sie dabei erfolgreich sind. Erfreuen wir uns jedoch an der Tatsache, dass bislang das Fliegen noch erlaubt ist und das wird auch in den nächsten Jahren noch so bleiben.
Gefahren am Jochberg
Der Jochberg ist bezüglich Gefahren nicht sehr hoch einzustufen, aber es gibt ein paar Dinge, die man wissen und beachten sollte. Werden die überregionalen Winde am Jochberg durch den Talwind nicht überlagert, ist besonders der Ostwind bei der Landung zu beachten. Die lange Baumreihe und der Wald auf der NO-Seite des Landeplatzes werfen ein ordentliches Lee. Auf die Windsäcke ist dann kein Verlass mehr, die Landung wird entsprechend bockig. Bei Wind aus NO – SO ist das Anfliegen der thermisch deutlich ergiebigeren Sonnenspitze unter Grathöhe nicht empfehlenswert.
Mehr Infos: www.paraalpin.de/jochberg.html

Nach einem ausgiebigen Soaringflug im Aufwindband des Jochbergs und einer schönen Landung auf dem großen Landeplatz (Bild rechts) steht einem Bad im kühlen Kochelsee nichts mehr im Wege.

Jochberg-Kurzinfo	
Lage	DE, Bayerisches Alpenvorland, Kochel am See
Ausgangspunkt	Kesselbergstraße (B11) Passhöhe (Alternativ LP in Altjoch)
Höhenunterschied	700 HM von Passhöhe, 970 von Altjoch
Gehzeit	1,5 Std. ab Passhöhe 2 ¼ - 2 ½ Stunden ab LP
Startplatz/Richtung	Grashang / NW – NO (Keine Zulassung für Starts in andere Richtungen)
Landeplatz	Altjoch am Kochelsee
Karten	Kompasskarte Nr. 7
Bemerkung	Keine Starts nach Sonnenuntergang (Auflage des Geländeeigentümers)

Im Punkte-Dilemma

Online-Contests sind ein Segen für die Entwicklung der Streckenfliegerei. Doch für viele Piloten sind sie auch ein Fluch – und ein Sicherheitsrisiko

TEXT UND FOTOS **LUCIAN HAAS**

Für die Seele: Von der Wolkenbasis reicht der Blick bis zum Steinernen Meer.

Als Erwin Auer Mitte Juni mit seinem Gleitschirm einen neuen deutschen Rekord über 304 Kilometer geflogen war, hatte er nicht nur Glücksgefühle. In einem Kommentar im DHV-XC bemerkte er selbstkritisch: „Eigentlich bedeutet so ein Flugtag Stress. Hunderte Kilometer zum Startberg fahren und meistens zu spät dran sein, schnell starten (oft ohne etwas zu essen) und dann ja nicht absaufen, vollste Konzentration – wo kommt die nächste Wolke oder sind die vor mir noch aktiv? (...) Von der Landschaft habe ich nicht viel mitbekommen. Es ist schon komisch, was manche Menschen alles machen für ein paar Punkte, ein wenig Ruhm und Anerkennung der anderen."

Das, was Erwin Auer beschreibt, ist der Fluch der Punkte-Jagd. Er lastet auf vielen Piloten – und nicht nur solchen, die wie Erwin sogar um die vordersten Plätze der Online-Wettbewerbe kämpfen. An guten Flugtagen laden Hunderte ihre mit dem GPS aufgezeichneten Flüge auf die XC-Server hoch, nur um sich dann von einer Maschine die nach festen Regeln ausgerechneten Punkte anzeigen zu lassen. Daran messen sie den Wert des in der Luft verbrachten Tages.

99,6 km. Eine solche Zahl kann einem gehörig die Laune verderben. Wieder kein Hunderter! Ach, wäre ich nur bei der zweiten Wende diese 200 Meter weiter geflogen, hätte ich im letzten Schenkel doch die entferntere Wiese

Stressfrei: Ohne irgendwelche Punkte-Ambitionen an der Küste von Cornwall in Südengland.

als Außenlandeplatz in Kauf genommen. Dann wäre ich sogar noch zwei Kilometer weiter gekommen als der Otto.

Hättste, wärste, könntste – allein darum kreisen im Rückblick die Gedanken. Jaja, der Flug war toll, der Blick auf die schneebedeckten Berge atemberaubend. Aber, aber ... es war – wieder einmal – nicht genug.

Die heutige Zeit kennt viele solcher Pilotenkarrieren: Man macht den Schein noch mit dem Traum vor Augen, durch die Fliegerei ein Stück Freiheit zu erlangen. Dann kauft man sich ein GPS, beginnt seine Flüge auf XC-Server hochzuladen und mit anderen zu vergleichen. Mit der technischen Dokumentation des eigenen Tuns setzt schleichend eine unheilvolle Wandlung ein. Aus freien Fliegern werden Getriebene. Mittel und Zweck verkehren sich ins Gegenteil.

„Das Mittel – die Punkteerfassung und das spätere Ranking – wird zum eigentlichen Zweck und Ziel des Fluges. Damit treten andere, z.B. sinnliche Aspekte immer weiter in den Hintergrund. Man fliegt nicht mehr, weil es schön ist, sondern um Punkte zu erzielen, um zu gewinnen", schreibt der Soziologieprofessor und Segelflieger Stefan Selke in seinem lesenswerten Essay „Die Vermessung des Himmels" im Online-Magazin Telepolis (siehe QR-Code http://is.gd/Zj664E).

Selke hat noch etwas beobachtet: Durch die Punktejagd als Zweck der Fliegerei verändern sich die Sicherheitskultur und das Risikoverhalten der Piloten. Es werden Flugentscheidungen getroffen, die ohne das Schielen auf die zu erreichenden Punkte sicher anders ausfallen würden. Ein Start trotz föhniger Bedingungen? Thermiksuche im Lee? Starkwindflüge im Flachland? Der Zweck heiligt die Mittel.

Das reicht sogar bis hin zur Wahl des Schirmmodells. Viele Piloten fliegen heute mit Material, das sie in bewegter Luft notorisch überfordert. Die erhoffte Genugtuung, mit ein paar Punkten mehr auf dem Online-XC-Konto gleich als besserer Pilot da zustehen, kann unbarmherzig zurückschlagen. Gefühlte Unsicherheit in der Luft, womöglich ein Unfall, aber auch allein die ständige Unzufriedenheit mit sich selbst, weil andere am gleichen Tag dennoch weiter geflogen sind, korrumpieren den eigenen Flugspaß. Es kommt immer wieder vor, dass Piloten als Folge der selbst verschuldeten Leistungshörigkeit das schöne Flughobby sogar ganz an den Nagel hängen.

Man muss die Online-Contests deshalb nicht verteufeln. Es gilt, einen selbstverantwortlichen Umgang damit zu pflegen. Das fängt mit der Frage an, die man sich vor jedem Start neu stellen sollte: Wozu will ich heute fliegen? Lautet die Antwort „für den Genuss meiner Freiheit", wird es das Beste

Das schönste Hobby der Welt: Spazierflug über dem Alpenhauptkamm am Ende des Gasteiner Tales.

sein, die IGC-Aufzeichnung bewusst von Anfang an zu stoppen oder zumindest später das GPS gar nicht erst auszulesen. Echte Freiheit lässt sich nur mit gelebten Gefühlen validieren, niemals anhand des maschinellen G-Records eines XC-Servers.

Solche „Flüge für die Seele" sind enorm wichtig. Das weiß auch Erwin Auer. In dem eingangs erwähnten Kommentar zu seinem Rekordflug (siehe www.dhv-xc.de, Flug vom 18.06.14) erwähnt er einen Genussflug, den er wenige Tage zuvor rund um sein Heimatfluggebiet, den Hausstein, absolvierte: „Unter mir liegt der Moldaustausee in einem Licht, das fast schon kitschig wirkt und vor mir unser größtes Skigebiet, der Hochficht, rechts mein Zuhause. Unter mir der Nationalpark, über mir die schönsten Wolken und keine Gefahr abzusaufen. Da wurde mir wieder bewusst, wir haben das schönste Hobby der Welt. Ich bin sehr dankbar, so viel Glück zu haben, und hoffe, diesen Sport noch lange ausüben zu dürfen.

Anzeigen

SATIRE | STARTEN

Start-Wahnsinn

Eine wahre Geschichte

TEXT JÖRG NUBER

Als ich ankomme, drängen sich am Brauneck-Gipfel mindestens 100 (eigentlich eher doppelt so viele) Piloten, die alle starten wollten. Leider ist N-Wind, so dass sich alle auf den N-Start konzentrieren, wo man max. 2-3 Schirme nebeneinander auslegen kann. So ein Gedränge hab ich persönlich noch nie gesehen, außer auf dem Weihnachtsmarkt oder bei einem Wettkampf, aber da verhalten sich die Leute anders – was eine eigene Geschichte wäre.

Irgendwann stelle auch ich mich am Start an, mit Gurtzeug an und Schirm im Arm. Ich stehe dann geschlagene 1,5 Stunden, weil ich mich nicht vordrängeln will und ein gewisses akademisches Interesse dafür entwickle, was hier gerade so passiert.

Manche schaffen es, in 2 Minuten zu starten. Sie sind fertig eingehängt, laufen vor, werfen den Schirm hin, fragen ob jemand hilft, ihn auseinanderzuziehen (sonst macht das nämlich tatsächlich fast niemand, obwohl 50 untätige Leute zusehen), schütteln kurz die Leinen und starten.

Dann gibt es welche, die seelenruhig am Startplatz den Packsack aufmachen und ohne das Gurtzeug anzuhaben, ihren Schirm ausbreiten, jede Leine sortieren, alles gemütlich ins Gurtzeug packen, ihre Elektronik zusammensuchen und aktivieren, den Helm (mehrfach!) auf und ab setzen, sich ins Gurtzeug zwängen, und dann als Höhepunkt den Schirm einhängen. Sie merken nicht, dass 50 fertig aufgerödelte Piloten hinter ihnen stehen - oder wollen es nicht.

Nun gibt es die, denen dabei der Kragen platzt, und die dann einfach vor rennen und ihren Schirm vor den „Gemütsmenschen“ oder auf seinen werfen. Natürlich macht das dem Gemütsmenschen (die Bezeichnung hab ich aus dem Forum geklaut) nichts aus und er wartet einfach in buddhistischer Gleichmut und unter kompletter Einstellung seiner Startvorbereitung, bis der Überholer weg ist. Solange geht aber logischerweise bei ihm auch nichts vorwärts.

Einige, die bereits länger warten als der Überholer, kochen nun heftig vor sich hin. Sie haben keine Lust mehr zu warten, bis der Gemütsmensch vielleicht doch endlich mal startet, wollen sich auch nicht überholen lassen, sind aber dennoch zu höflich oder schüchtern, um den Überholer in die Schranken zu weisen. Um nicht zu platzen, müssen sie zwecks Wärmeaustausch sogar Helm und Handschuhe abnehmen, was sie noch mehr stört, sie sind schließlich perfekt vorbereitet gewesen. Dass mittlerweile die Ersten an der beeindruckend hohen Basis kreisen, macht es nicht besser. Ach ja, der Überholer macht derweil natürlich in seiner Hektik einen Startabbruch. Nun müsste er eigentlich wieder hoch laufen und den Schirm erneut (seiner Mentalität entsprechend) dem Gemütsmenschen vor die Füße werfen. Da er aber dem Spott (oder zumindest spöttischen Blick) der anderen Wartenden entgehen will, legt er den Schirm einfach 10 m weiter unten an seiner Einschlagstelle wieder aus - die leider nicht wirklich zum Starten geeignet ist.

Währenddessen startet oben niemand mehr, weil man ja nicht so genau weiß, was der Überholer 10 Meter weiter unten so treibt. Normalerweise ordnet sich die Startreihenfolge zwischen mehreren Startbereiten nebeneinander durch Blicke, kurze Zurufe etc. Der Überholer indessen ist außerhalb dieser unsichtbaren Kommunikationszone und somit nicht für diese Signale empfänglich. Also warten alle, bis er weg ist. Unnötig zu erwähnen, dass er wieder abbrechen muss - er ist schließlich in einer deutlich unkommoderen Startposition als am Anfang. Wenigstens ist er jetzt so weit unten, dass er zusammenpacken und wieder hochlaufen muss. Bahn frei.

Faszinierenderweise kann sich der Start eines Gemütsmenschen durch Aufbau, überholt werden, eigene Startabbrüche – nach denen im Idealfall sogar der Schirm wieder ausgehängt und die automatisierte Prozedur (Stichwort „automatisierte Abläufe bedeuten Sicherheit!") von vorne beginnt - und noch etwas anderes, das ich jetzt in Unkenntnis der individuellen Wirklichkeit mal als Meditation bezeichne, durchaus über eine halbe Stunde hinziehen. Ehrlich! Manchmal sieht man den Schirm des Gemütsmenschen auch über einige Zeit gar nicht mehr, weil er von anderen Schirmen komplett zugedeckt ist.

Unterdessen haben mehrere der Wartenden das Geschehen derart gebannt verfolgt, dass sie von besonders cleveren, die Lage ausnützenden Piloten überholt wurden. Plötzlich steht also der Typ mit dem gelben Helm, der eben noch hinter mir war, vor mir. Was tun? Dem ersten Impuls folgend einen deutlichen Schritt vorwärts machen und ihn anrempeln - um deutlich zu machen, dass zwischen mir und dem vor uns ausgelegten Schirm eigentlich gar kein Platz ist/war.

Wenn das nun nebeneinander viele Piloten tun, entsteht eine Art Herdenbewegung, die eigentlich wohl nur aus der Luft so richtig zu erfassen wäre. Ich kenne sie sonst nur von Rockkonzerten in der Nähe der Bühne. Konzerte werden dann sogar manchmal abgebrochen. Im Endeffekt führt der kollektive Schritt nach vorne dazu, dass der (gute) Teil des Startplatzes Meter für Meter schrumpft und die eigentlich Startenden immer weniger Platz haben und immer mehr Startabbrüche produzieren. Das dauert und nervt und provoziert weitere aggressive Schritte nach vorn.

Weiter links gibt es noch eine Stelle, an der man auch einen Schirm hinlegen kann. Menschen, die zum Beispiel eine rote Ampel schon sehen, obwohl vor ihnen noch zwei andere Autos heftig Gas geben, haben diese Stelle zwar auch schon entdeckt. Aber sie haben gesehen, dass die virtuelle Startbahn vor dieser Stelle (wenn man sie sich parallel zur Hauptstartbahn vorstellt) ziemlich schnell mit einigen Bäumen kollidiert. Deshalb haben sie diese Stelle als unnütz eingeordnet. Weit gefehlt! Die schlauen Piloten gehen nämlich (an mindestens 20 Wartenden vorbei) direkt dorthin, legen ihren Schirm aus und ziehen ihn auf. Jetzt merken sie plötzlich, dass als Startbahn nur die Diagonale in Frage kommt. Selbstredend, dass dies den Start der weiter rechts präparierten Startwilligen zuverlässig verzögert.

Natürlich gibt es auch noch die Groundhandler aus dem Flachland. Sie müssen auch alle hier sein, wie um alles in der Welt sollten sonst 200 Piloten zusammenkommen? Diese Spezies ist (meist zurecht) besonders stolz auf ihre beeindruckenden Startfähigkeiten. Und wann hat man schon mal ein derart großes und aufmerksames Publikum? Rückwärts aufziehen ist sowieso obligatorisch („ich kann schon lange nicht mehr vorwärts..."), auch wenn grad Nullwind ist. Da es selbst den Göttern des Groundhandlings manchmal schwerfällt ohne rückwärtigen Anlauf (dort liegt nämlich noch der Überholer von vorhin) im Stehen den Schirm bis in den Zenith zu bringen, fällt dieser gerne mal auf den Boden zurück. Das tarnt man gekonnt als absichtliches Ausrichten und Vorfüllen. Fünfmal in Folge. Zum Glück frischt der Wind dann doch noch auf 5 km/h auf. Nun lässt sich hervorragend große Kunst demonstrieren: Das Zerlegen des Starts in zwei Phasen: Aufziehen und Starten. Zwischen diesen Phasen dürfen gerne auch mal ein paar Minuten vergehen, in denen man selbstvergessen wie auf der menschenleeren Wiese in abertausenden Groundhandlingstunden den Schirm über sich balanciert und sportlich in den Knien federnd von links nach rechts und von vorne nach hinten tänzelt. Mit einem Leichtgurt ausgerüstet kann man das theoretisch sogar unendlich durchhalten. Meist legt das dann gleich alle drei Startspuren lahm. Im Idealfall startet der Handler dann irgendwann (freiwillig oder weil er doch ausgehebelt wird). Wenn's dumm läuft, fällt der Schirm wieder runter (Absicht!) und das Spiel beginnt von vorn. Ich glaube, Groundhandler sind im Prinzip auch nur Gemütsmenschen.

Manche Menschen können ihr Temperament in diesem Schmelztiegel der Startphilosophien nur schwer im Zaum halten. Um sich abzulenken, beginnen sie dann also in der Startherde ein Gespräch mit dem Nächstbesten, den sie kennen. Blöderweise ist dieses Gespräch dann gerade so interessant ("10 Meter Steigen - und dann: ZACK!! Monsterklapper sag ich Dir..."), dass sie nicht mitbekommen, dass sie endlich an der Reihe wären. Wenn nun in der Wartereihe hinter den ins Gespräch vertieften keine Drängler, sondern nur höfliche Menschen stehen, kann es tatsächlich vorkommen, dass der heiß begehrte Startplatz minutenlang leer bleibt. Ich schwöre bei meiner Großmutter, dass ich das mit eigenen Augen gesehen habe.

Schließlich geschieht etwas gänzlich Unerwartetes. Der Wind dreht auf Süd!

Zuerst einmal wird dieser Umstand geflissentlich ignoriert und jeder überlegt im Stillen, was denn das nun für Konsequenzen hat. Die hintersten, die sich eben erst angestellt haben, bräuchten sich eigentlich nur umzudrehen und könnten am riesigen Südstart problemlos starten. Wäre zwar irgendwie unfair, aber so ist das Leben halt. Man kennt den Effekt von der Supermarkt-Kasse oder vom Bassano-Shuttle. Die, die aber seit eineinhalb Stunden an-

Bevor es zu ersten Suiziden in der vorderen Reihe kommt, dreht der Wind zum Glück wieder auf Nord. Und zwar derart eindeutig, dass die soeben auf Süd gestarteten Besserwisser im Lee verschwinden wie versenkte Schiffe.

stehen und sich nun in der vordersten Reihe befinden, haben echt was zu verlieren. Geben sie auf und gehen auf Süd, sind sie dort wieder hinten. Je länger sie aber bleiben, desto weiter hinten sind sie. Und das nach eh schon eineinhalb Stunden! Wenn sie aber gleich die Pole Position aufgeben und losrennen – und dann dreht der Wind wieder auf Nord?! Nicht auszudenken! Ich schaue in die Gesichter, die aufgerissenen Augen, die erstarrte Mimik. Poker ist ein Witz dagegen.

Nach der ersten Schreckstarre reagieren die ersten und wandern auf Süd ab. Der Wartepulk wird zunehmend löchrig. Manche, die erst gerade am Brauneck angekommen sind, sind gar schon in der Luft! Bevor es zu ersten Suiziden in der vorderen Reihe kommt, dreht der Wind zum Glück wieder auf Nord. Und zwar derart eindeutig, dass die soeben auf Süd gestarteten Besserwisser im Lee verschwinden wie versenkte Schiffe.

Die Welt ist doch gerecht. Und ich warte weiter friedlich auf meinen Platz.

P.S.: Dieser Artikel ist Satire. In Wirklichkeit war es gar nicht schlimm. Die eineinhalb Stunden stimmen zwar, aber wir sind alle dennoch ausgiebig und genügend geflogen :-)

Kolumbien ist sicher nicht das, was wir aus den Medien kennen. Die Offenheit und Freundlichkeit sowie Hilfsbereitschaft der Kolumbianer ist mindestens so überwältigend wie die Landschaft.

Kolumbien, ein (noch) unbekanntes Gleitschirmland

Gemeinsam reisen mit einer Flugschule

TEXT **KLAUS-DIETER SAUER**

„Nach Kolumbien zum Gleitschirmfliegen? In einem Land, welches bei uns in den vergangenen Jahrzehnten mit Entführungen Schlagzeilen machte, beherrscht von Drogenbaronen und hoher Kriminalität, dort willst du Urlaub machen?“ So fragte mich mein Umfeld, als ich von meinen Reiseplänen erzählte. Nein, weder vorher hatte ich Angst, geschweige denn im Land selbst. Ich habe ein wunderbares Land mit hilfsbereiten und netten Menschen und einer phantastischer Landschaft kennengelernt. Aber nun mal der Reihe nach.

Zusammen mit Freunden buchte ich bei Ralf Kahr-Reiter von der Paragleitflugschule Airsthetik (Österreich, www.airsthetik.at) eine 14 tägige Gleitschirmreise quer durch Kolumbien.

Am ersten Morgen im Frühstücksraum unseres Hotels gingen unsere Blicke ziemlich skeptisch zum wolkenverhangenen Himmel, die 2.500 m hohen Berge um Medellin waren nicht zu sehen. Aber Ralf meinte: „Das geht sich schon gut aus“ (deutsch: Es wird schon noch gutes Flugwetter heute.) So starteten wir zeitig in das eine Stunde nördlich gelegene Fluggebiet von Barbosa. Nach der Besichtigung des Landeplatzes, einer Kuhweide, fuhren wir über die kurvige Straße zum auf 2.400 m gelegenen Startplatz Matasanos. Eine sanfte Startwiese mit einem daneben liegenden Restaurant erwartete uns. Schon bald kam die Sonne hervor und wir schnupperten bei unserem ersten Flug in Kolumbien die Höhenluft der Anden. Am Landeplatz rief uns Andrea zu: „Die Obstsäfte hier sind die Wucht!“ Und sie hatte recht. Da es erst Mittag war, beschlossen wir nochmals auf den Startplatz zu fahren. In der stärkeren Thermik kreisten wir lange mit den Geiern über der saftig grünen Gebirgslandschaft, bevor wir den ersten Flugtag bei einem Club Columbia (einheimisches Bier) ausklingen ließen.

Medellin und Umgebung, mal ganz anders gesehen

Am nächsten Tag fuhren wir ins Fluggebiet Sopetrán bei der Stadt Santa Fe de Antioquia. Da die Wolken noch die Gipfel rings um den Rio Cauca verschlangen, hatten wir genügend Zeit, dieses reizende spanische Kolonial- ►

FOTOS **KLAUS-DIETER SAUER, ANDREA EGELKRAUT UND KARL MAURACHER, PARAGLEITFLUGSCHULE AIRSTHETIK - RALF KAHR-REITER**

Soaringspass über Medellin - Die abwechslungsreichen Fluggebiete, welche übrigens für jeden Könnensstand etwas bieten, haben die Teilnehmer überzeugt. Einmal Kolumbien - immer Kolumbien.

Andrea mit iPad hoch im Kurs

Roldanillo, Thermikeinstieg direkt vor dem Startplatz

Blick zum SP Matasanos

Ralf zeigt die Linie

Für uns sicher nicht die letzte Kolumbienreise

Transit-Stau auf der Pan Americana

Nicht nur die Sonne lacht

Hier der Landefruchtsaft ...

... dort das traditionelle Landegetränk

► städtchen aus dem Jahre 1541 zu besichtigen. Obwohl die Sonne nicht richtig zum Vorschein kommen wollte, zog es uns doch hinauf zum winzigen Startplatz, um zu einem Panoramaflug über Santa Fe und den Rio Caucazu starten. Nach einem kulturellen Stadtbummel durch Medellin am vierten Tag erkundeten wir genauestens den Landeplatz von San Felix. In diesem Häusermeer von 4,5 Millionen Einwohnern gibt es nur eine Möglichkeit einigermaßen entspannt zu landen. Eine landschaftlich reizvolle Bergstraße führt zum Startplatz 1.100 m über der Stadt; es folgte ein unvergesslicher Flug über die ziegelroten Häuser von Medellin.

Auf dem Weg nach Roldanillo lohnen sich etliche Fluggebiete zu einem Stopp

Auf unserer Weiterfahrt nach Süden machten wir am 6. Tag im Fluggebiet Titiribi Station. Den Startplatz hätten wir ohne unseren einheimischen Führer nie gefunden; am Ende einer unbefestigten Straße ging es noch gut 20 Minuten zu Fuß bergan, dann öffnete sich der Blick über Kaffee- und Bananenplantagen auf den 1.000 Meter unter uns liegenden Rio Cauca. Nach einem schönen Flug landeten wir auf Wiesen am Ufer des Flusses. Am nächsten Morgen in Jerico begrüßte uns blauer Himmel. Der Startplatz liegt gleich am Rande des Ortes auf einer Hochebene. Doch der Blick ins 1.300 Meter darunter liegende Valle Cauca war uns erst einmal verwehrt, wir waren über der Wolkenbasis. Schnell hob die Sonne diese aber an und es folgten zwei wundervolle Flüge über die typisch grünen Landschaften mit markanten Felsformationen. An den steilen Berghängen wird hier bis über 2.000 Meter bester Kaffee angebaut. Die nächste Station war das kleine Städtchen La Pindada, direkt am Rio Cauca. Etwas oberhalb liegt innerhalb einer Mandarinenplantage unser Hotel mit herrlichem Pool. In La Pintada gibt es zwei Startplätze, wir bevorzugten Cordoncillo auf 1.550 m. Von hier flogen Andrea, Bals und ich unsere längsten Flüge auf dieser Reise. Mehr als zwei Stunden genossen wir die wieder einmal sehr abwechslungsreiche Landschaft, und hätten sich nicht von vier Seiten Regenschauer genähert, so wären wir noch viel länger in der Luft geblieben.

Auf Grund der unsicheren Wetterprognosen beschlossen wir am achten Tag direkt nach Roldanillo, dem Streckenflugparadies in Kolumbien, aufzubrechen. Unterkunft bezogen wir bei Jonathan. Der Schweizer eröffnete vor knapp zwei Jahren ein Hostal, ein wirkliches Kleinod. Seine Cloudbase befindet sich in einem typischen alten Kolonialhaus mit schattigem Patio, um den Garten mit Whirlpool gruppieren sich die Zimmer. Schon früh um 9 Uhr starteten wir zum Hauptstartplatz Los Tanques und hoben schon bald bei leichtem Wind von vorn ab. In unserer Gruppe flogen Charly, Bals und Ralf Strecken von bis zu 45 km. Am nächsten Tag bei noch besseren Bedingungen erreichten alle noch weitere Distanzen. Auch wenn Andre, Andrea, Michael und ich hierzu einen zweiten Start vom kleineren Startplatz El Pico benötigten. Manch einer überflog dabei auch das 10 km breite Caucatal, welches hier weitgehend mit Zuckerrohrplantagen riesigen Ausmaßes überdeckt ist. Tagessieger wurde Charly.

Trotz eines kräftigen Regenschauers über den Bergen in der Nacht waren wir am nächsten Morgen schon früh am Startplatz und um halb elf alle in der Luft. Die Thermik beflügelte uns und schnell flogen wir die uns bereits bekannten Strecken an der Andenkette ab. Leider zeigte sich der angekündigte Wetterwechsel mit seinen abschattenden Ausläufern vom Pazifik her schon früh, so dass dieser letzte Flugtag abrupt mit der Landung in Roldanillo endete. Bei einem letzten Barbecue mit südamerikanischem Wein und einheimischen Rum ließen wir die wunderschönen Urlaubstage mit täglichen Flügen noch einmal Revue passieren. Alle waren sich einig: Kolumbien ist ein tolles Land, bei uns weitgehend unbekannt, mit liebenswerten Menschen, schönen, von den Spaniern geprägten Städtchen, traumhafter Landschaft und leckerem Obst. Unsicher fühlte sich nie jemand von uns, wohl auch, weil wir die nötigen Vorsichtsmaßnahmen beherzigten. Die Fluggebiete gehören sicherlich zu den Besten in den Anden.

FOTO Andreas Busslinger

SCHÖNREDEN

Respekt vor Phänomenen der Natur

TEXT GUNNAR GADE

Anfang Juni am Startplatz: Zwei Stunden zuvor waren wir herrlich ruhig fliegen. Sanfte Thermik, schwacher Höhenwind. Ein Genuss für 1er-Schirm-Piloten wie mich. Da es mein erster Flug in einem mir unbekannten Gelände ist, lasse ich mich einfach nur tragen. Bei 250 m Startüberhöhung habe ich über dem Landeplatz immer noch gefühlte 130 m Luft unter meinem Hintern. Mein bisher schönster, thermisch unterstützter Gleitflug. Nach der Landung denke ich: hervorragende Bedingungen, gleich nochmal! Nachdem meine beiden Kollegen eingelandet sind, packen wir in Ruhe unsere Ausrüstung und machen uns an den etwa halbstündigen Aufstieg.

Das Ende der Hochdrucklage, die Wetteränderung, hat sich schon morgens durch Cirren und Cirocumulus floccus angekündigt. Es schattet immer mehr ab und im Süd-Osten wird's milchig-dunstig-trüb. Oben angekommen, treffen wir auf eine handvoll Kollegen. Der Erste packt schon mal seinen Schirm aus, schließlich kurvt Markus auch noch ganz locker in Startplatznähe rum. Der Wind kommt schön von vorne, fühlt sich eigentlich ähnlich an wie vor zwei Stunden. Alle haben wir natürlich morgens am PC ins Wetter geschaut und wussten um die Wahrscheinlichkeit von örtlichen Überentwicklungen. Jetzt HÖREN wir es sogar! Leichtes, noch weit entfernt scheinendes Gerumpel. Irgendwo ein Gewitter. Ja schon, aber das ist doch da hinten, das betrifft uns doch gar nicht, das zieht doch in die andere Richtung…" Scheint mir auch so. Der Wind passt immer noch. Vielleicht doch wenigstens noch schnell runterfliegen. Zurücklaufen hat irgendwie was mit Niederlage, mit Schmach zu tun.

An diesem Punkt treffe ich meine Entscheidung, packe meinen Schirm wieder weg und sofort geht's mir besser. Als wenig risikobereiter Anfänger habe ich die geringsten Schwierigkeiten damit. Willentlich verwandele ich das lästige Gefühl der Niederlage in Demut, was nichts anderes ist als Respekt vor den Phänomenen der Natur. Inzwischen ist auch Markus gelandet und signalisiert uns, dass es unklug wäre, jetzt noch zu starten. Nach einer weiteren viertel Stunde fallen die ersten Tropfen. Es dauert nicht lange und es regnet in Strömen. Pitschnass am Auto angekommen, ist jeder froh ein paar trockene Klamotten mitgenommen zu haben und nachdem die Heizung uns während der Rückfahrt warmgeblasen hat, stellen wir erfreut fest, was für ein interessanter, klasse Flugtag das war.

Anzeige

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

PERFORMANCE PARAGLIDERS

FOTO OLAF BARTHODZIE

Das Drachen-Gurtzeug

Analyse der Konstruktions- und Ausstattungsmerkmale und Einstellungen der heute gängigsten Gurtzeug-Typen

TEXT UND ZEICHNUNGEN **BERNHARD WIENAND**

Bei einer Fixierung auf die Leistung des Fluggerätes wird leicht die Bedeutung des Gurtzeugs für lange Flüge und für sicheres Landen übersehen. Eine anstrengende Lage des Piloten ermüdet und erschwert die Konzentration im Flug und das Landen. Kann sich der Pilot im Gurtzeug für das Landen nicht genügend aufrichten, sodass er sich am Trapez hochziehen muss, verliert er das Gespür für den Flügel und den Stallpunkt. Anhand von Zeichnungen wird analysiert, wie sich Konstruktions- und Ausstattungsmerkmale sowie Einstellungen der heute gängigsten Gurtzeug-Typen, wie Spaghetti-Gurtzeug und Gurtzeug mit Rückenplatte, auf den Liegekomfort und das Aufrichten zum Landen auswirken. Fotos von über 86 Gurtzeugen findet man unter www.delta-club-82.com/bible/liste-harnais.php.

Der ausführliche Text dieser Zusammenfassung steht als pdf-Datei auf der Web-Seite des DHV unter Medien/Archiv/ArtikelArchiv/Gerätetechnik/Drachen zur Verfügung.

Spaghetti-Gurtzeug und Gurtzeuge allgemein

Bei dem in Bild 1 dargestellten Gurtzeug-Typ hängt der Pilot an zwei Gurten, die auf beiden Seiten etwa im Schwerpunkt der Last angreifen, möglichst noch etwas tiefer. Abspannseile, die über eine Rolle oder Scheibe unterhalb des Karabiners laufen, ermöglichen die gerade Lage des Piloten, deren Neigung sich durch das Neigungsseil einstellen lässt. Wegen der vielen oben zusammenlaufenden Strippen werden solche Gurtzeuge als Spaghetti-Gurtzeuge bezeichnet.

Die schräg angreifenden Abspannseile ziehen die Hülle beidseitig Richtung Pilotenaufhängung. Damit man nicht durchhängt (Bananenhaltung), ist das Gurtzeug durch Druck auf das Fußende und die Schultergurte zu strecken, was anstrengt, die Konzentration auf den Flug mindert und bei längeren Flügen zu Verspannungen und Krämpfen führen kann. Vorteile dieses Gurtzeug-Typs sind ein geringes Gewicht (ohne Rettung und Packsack nur gut 4 kg mit Karabiner), ein geringer Preis und, wenn die Aufhängegurte genügend tief angreifen, ein leichtes und hohes Aufrichten zum Landen.

Die Pilotenneigung wird durch ein Neigungsseil reguliert, das vom Karabiner oder etwas unterhalb kommend durch eine Klemme an der Schulter oder seitlich unter dem Arm läuft und damit verstellt werden kann. Der Gesamtschwerpunkt von Pilot und Gurtzeug liegt im Trimmflug etwas vor dem Angriffspunkt der Aufhängung am Gurtzeug, so dass das Neigungsseil leicht belastet ist. Durch einstellbare Schultergurte und ggf. ein Aufpolstern des Fußteils kann der Pilot seinen Schwerpunkt im Gurtzeug etwas verschieben.

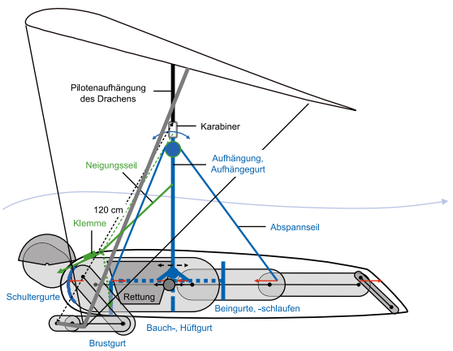
Damit sich der Pilot zur Landung aufrichten kann, Bild 2, muss der Gesamtschwerpunkt hinter den Angriffspunkt der Aufhängung am Gurtzeug verlagert werden. Dies geschieht vor allem dadurch, dass der Pilot nach unten in seine Beinschlaufen sackt, nachdem er sich an der Basis hoch gedrückt hat.

Je mehr Pilot und Gurtzeug jedoch nach unten sacken, desto tiefer und breiter muss der Pilot die Trapezrohre fassen, was den Ausstoßwinkel und die Ausstoßkraft verringert und damit das Landen erschwert, Bild 8. Der mögliche Aufrichtwinkel ist erreicht, wenn sich das Gurtzeug so weit gedreht hat, dass der Gesamtschwerpunkt senkrecht unter dem Angriffspunkt der Aufhängung liegt. Höhere, über dem Schwerpunkt liegende Angriffspunkte reduzieren daher den möglichen Aufrichtwinkel.

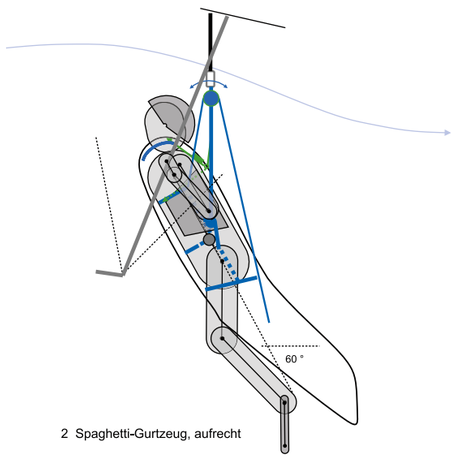
Gurtzeug mit Rückenplatte

Der Wunsch nach mehr Liegekomfort und geringerem Luftwiderstand (keine Abspannseile) haben zum Gurtzeug mit Rückenplatte (aus Carbon) geführt, die ein glattes Stahlrohr enthält, auf dem eine Schiebehülse (Slider) gleitet, an der die Aufhängung befestigt ist, Bild 3. Für möglichst wenig Widerstand wird die Rettung gelegentlich hinter dem Po eingebaut, obwohl sie seitlich eingebaut im Windschatten der Arme liegt.

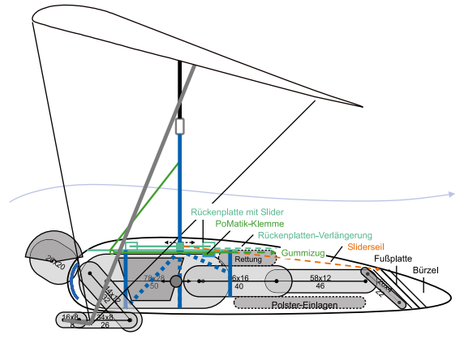
Um sich zum Landen genügend (≥ 45 Grad) aufrichten zu können, muss sich der Angriffspunkt der Aufhängung im Rücken des Piloten weit nach vorne (≥ 25 cm) verschieben lassen, wie schon Bild 2 zeigt. Dazu reicht die Rückenplatte vorne bis zur Schulter des Piloten. Damit auch die Beine gut getragen werden, ohne dass das Laufen des Piloten behindert wird, enden ►



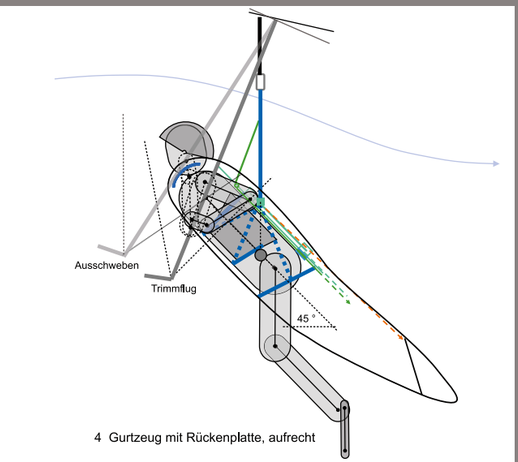
1 Spaghetti-Gurtzeug



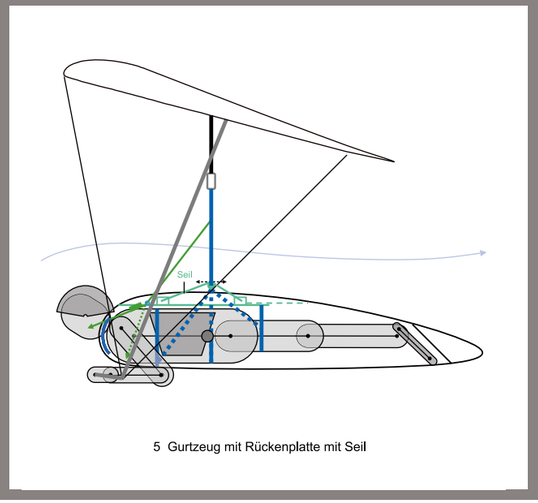
2 Spaghetti-Gurtzeug, aufrecht



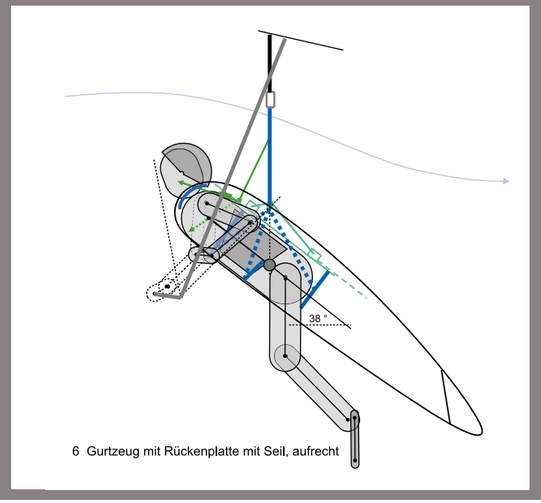
3 Gurtzeug mit Rückenplatte mit Slider und PoMatik



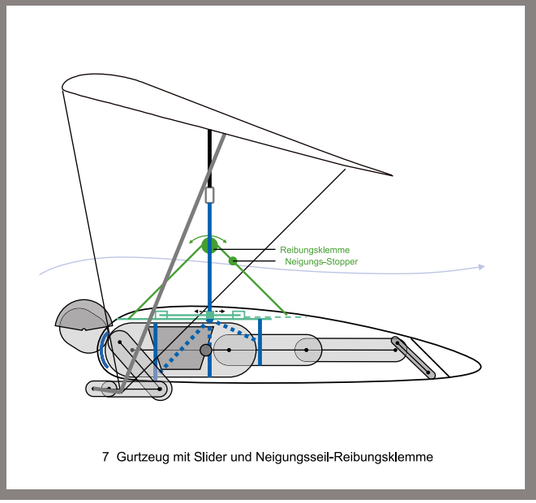
4 Gurtzeug mit Rückenplatte, aufrecht



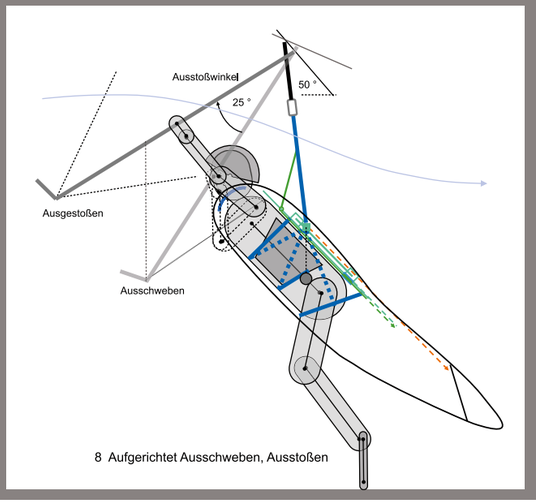
5 Gurtzeug mit Rückenplatte mit Seil



6 Gurtzeug mit Rückenplatte mit Seil, aufrecht



7 Gurtzeug mit Slider und Neigungsseil-Reibungsklemme



8 Aufgerichtet Ausschweben, Ausstoßen

► Rückenplatten etwa auf halber Länge des Oberschenkels. Weiteren Liegekomfort bietet eine Rückenplatten-Verlängerung.

Durch ein Seil, das den Slider mit der Fußplatte verbindet, ist dieser nach hinten zu ziehen, indem sich der Pilot (nach dem Start) im Gurtzeug streckt. Für das Aufrichten zur Landung gibt der Pilot die Fußplatte frei und drückt sich an der Basis nach oben, bis der Slider nach vorne rutscht, bzw. der Pilot mit Gurtzeug nach unten sackt, Bild 4.

Das Neigungsseil zur Einstellung der gewünschten Pilotenneigung wird vorne über eine Rolle oder Öse unter der Rückenplatte nach hinten geführt, läuft als Gurt durch eine Klemme, die seine Einstellung fixiert und wird dahinter durch ein Gummi straff gehalten. Damit der Pilot beide Hände an der Basis lassen kann, lässt sich die Klemme über einen Hebel durch Anheben des Pos öffnen (PoMatik, KickAss, Inside Trimm System, ...). Dann kann das Seil durch die Klemme nach vorne rutschen, so dass sich der Pilot an der Basis nach unten ziehen kann. Drückt er sich an der Basis hoch, wird das Seil (bei geöffneter Klemme) durch das Gummi nach hinten gezogen.

Gegenüber dem Spaghetti-Gurtzeug bietet die Rückenplatte vor allem mehr Liegekomfort, denn der Pilot braucht sich nicht immer wieder zu strecken. Die PoMatik ermöglicht zudem ein bequemes und sicheres Einstellen der Neigung, auch zum Aufrichten zur Landung. Und weniger Seile und Aufhängegurte führen auch zu einem etwas geringeren Luftwiderstand.

Gurtzeuge mit Rückenplatte haben aber ihren Preis und wiegen gut 5 bis fast 10 kg (mit Karabiner, ohne Rettung und Packsack).

Der Aufrichtwinkel nimmt hier zwar noch zu, wenn der Slider zunehmend nach vorne kann, Bild 4. Der Slider darf aber auch nicht zu weit nach vorne rutschen, denn sonst sacken Pilot und Gurtzeug beim Aufrichten zu weit nach unten, wie auch bei einem Sacken in die Beinschlaufen (beim Spaghetti-Gurtzeug), so dass sich die Trapezrohre zum Landen und Ausstoßen nicht genügend hoch greifen lassen, Bild 8.

Rückenplatte mit Varianten

Statt eines Stahlrohrs mit Slider enthält die Rückenplatte mancher Gurtzeuge ein Seil, unter dem eine Scheibe (Rolle) gleiten kann, an der die Aufhängung befestigt ist, Bild 5. Dies hat gegenüber dem Rohr den Nachteil, dass die Aufhängung noch höher angreift, was zu einem ungenügenden Aufrichtwinkel führen kann, Bild 6. Des Weiteren wird auch eine Rückenplatte mit Seil und Gleithülse statt Scheibe (oder Rolle) angeboten. Hier soll die höhere Reibung der Gleithülse dafür sorgen, dass eine vom Piloten eingenommene Neigung beibehalten wird.

Bei manchen Gurtzeugen wird die Neigung durch ein Seil verstellt, das vorne vom Rücken kommend über eine scheibenförmige Reibungsklemme in der Aufhängung läuft und weiter hinten im Bereich des Knies wieder mit der Hülle oder der Rückenplatten-Verlängerung verbunden ist, Bild 7. Unter Last verklemmt sich das Seil im Schlitz der Scheibe und fixiert so die vom Piloten eingenommene Neigung. Legt sich der Pilot ins Hohlkreuz und winkelt die Unterschenkel an, wird das Seil entlastet, so dass die Reibung nachlässt und die Neigung verändert werden kann.

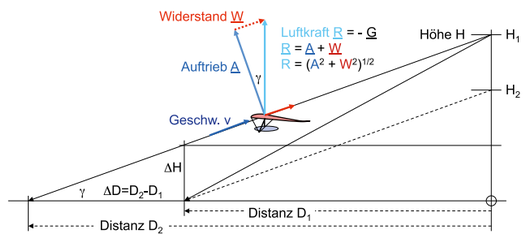
Aufrichten zur Landung

Lässt sich ein Gurtzeug zur Landung auf den Füßen nicht genügend aufrichten, bleiben die Schultern des Piloten (zu weit) vor den Trapezrohren. Dann besteht die Gefahr, dass der sich hoch hangelnde Pilot das Trapez nach vorne schiebt und so zu langsam wird. Ein Hochhangeln am Trapez kann auch das Ausschweben stören, und wenn man an den Seitenrohren hängt, verliert man durch die Last in den Armen das Gefühl für den Flügel und seinen Stallpunkt. Ggf. sollte man sich per Neigungsseil aufrichten.

Dabei spielt auch noch die Gestalt des Trapezes eine Rolle. Die Trapezrohre sollten im Trimmflug vor den Schultern des aufgerichteten Piloten verlaufen, Bild 2, beim Ausschweben jedoch für ein kräftiges Ausstoßen noch auf Höhe des Kopfes bleiben, Bilder 4 und 8.

Gurtzeug und Gleitzahl

Die Gleitzahl Glz eines Gleiters ist das Verhältnis von erreichter Distanz D zur Abflughöhe H, Glz = D/H. Der Gleitwinkel g ergibt sich aus D/H = tan(γ) = Glz, Bild 9. Damit entspricht auch das Verhältnis von Auftrieb A zum Luftwiderstand W der Gleitzahl, A/W = tan(γ) = Glz.



Gleitzahl Glz = A/W = D/H = tan(γ)

9 Zur Gleitzahl

Für 40 km/h ergeben sich aus Windkanalmessungen und Berechnungen als Pilotenwiderstand W_P:

Pilot mit Spaghetti-Gurtz., $W_{P,Sp}$		Reduzier. $W_{P,Sp} - W_{P,Rü}$		Pilot mit Rückenpl.-G., $W_{P,Rü}$	
N	kp	N	kp	N	kp
8,58	0,875	1,38	0,140	7,20	0,735

Die Widerstände des reinen Drachenflügels bei 40 km/h und einem Auftrieb 130 kp bzw. 1.275 N, W_F, für die vier Geräte-Klassen beim Drachen ergaben sich anhand von Messfahrten des DHV und von WillsWing, USA.

Mit den obigen Pilotenwiderständen je Gurtzeug ergeben sich so folgende Gleitzahlen für den reinen Flügel, Glz_F, und für den Flügel mit Pilot im Spaghetti-Gurtzeug, $Glz_{P,Sp}$, und im Gurtzeug mit Rückenplatte, $Glz_{P,Rü}$:

Geräte-Klasse	W_F [N]	Glz_F	$Glz_{P,Sp}$	$Glz_{P,Rü}$	$Glz_{P,Rü} - Glz_{P,Sp}$	%
Anfängergerät	110	11,59	10,75	10,88	0,13	1,21
Intermediate	90	14,17	12,93	13,12	0,19	1,47
Flexi-Hochleister	75	17,00	15,25	15,51	0,26	1,71
Starrer	60	21,25	18,59	18,97	0,38	2,04

Nach diesen Berechnungen bringt das windschlüpfrigere Gurtzeug mit Rückenplatte gerade einmal eine um gut 1–2 % bessere Gleitzahl. Damit kommt ein Anfängergerät mit dem schnelleren Gurtzeug aus 1.000 m Höhe nach 10,75 km 130 m weiter, ein Starrer nach 18,59 km 380 m. Die 1,38 N weniger Widerstand durch ein Gurtzeug mit Rückenplatte führen zu einem Höhengewinn auf 1.000 m Distanz von knapp 1,1 m. Zum Vergleich: Der Unterschied von 50 N zwischen dem Widerstand eines Anfängergerätes und eines Starren ergibt dagegen einen Höhengewinn von knapp 40 m pro 1.000 m.

Auswahl eines geeigneten Gurtzeugs

Die Auswahl eines geeigneten Gurtzeugs halte ich für ebenso wichtig wie die eines geeigneten Fluggerätes. Auf ein ausreichendes Probeliegen zur Prüfung des Liegekomforts, des Schließens und Öffnens, der Verstellung der Neigung und vor allem des Aufrichtens zum Landen darf keinesfalls verzichtet werden.

Folgende Punkte mögen einer ersten grundsätzlichen Orientierung dienen:

Spaghetti-Gurtzeug oder Gurtzeug mit Rückenplatte?

- Bei Flügen bis zu etwa 2 Stunden liegt man mit dem Spaghetti-Gurtzeug noch komfortabel genug. Greift die Aufhängung seitlich genügend tief an, kann man sich auch leicht zum Landen aufrichten.
- Bei längeren Flügen lernt man den höheren Liegekomfort eines Gurtzeugs mit Rückenplatte zu schätzen. Dafür nimmt man ggf. Abstriche beim Aufrichten zum Landen in Kauf. Wichtig ist, dass der Slider weit genug nach vorne rutschen kann. Von dem geringeren Widerstand darf man sich dagegen nicht zu viel versprechen.

Generell und je nach Gurtzeug-Typ ist stets auf folgende Punkte zu achten:

- Zur Justierung des Piloten-Schwerpunkts im Gurtzeug muss dieses genügend groß sein.
- Generell sollte die Hülle jedoch möglichst eng anliegen, damit sich der Pilotenwiderstand bei Fehllagen gegenüber der Strömung möglichst wenig erhöht. Im Bereich des Beckens, das nicht nachgeben kann, sollte es dagegen nicht zu eng sein, damit sich der Reißverschluss noch leicht zuziehen lässt.
- Zur Verschiebung des Piloten-Schwerpunkts im Gurtzeug sind verstellbare Schultergurte unerlässlich.
- Für das Runtersacken beim Aufrichten zur Landung müssen die Beinschlaufen verstellbar sein.
- Eine Rückenplatte mit Stahlrohr ist einer Platte mit Seil vorzuziehen, da sie durch einen tieferen Angriffspunkt der Aufhängung ein steileres Aufrichten zum Landen ermöglicht.
- Die Neigungsverstellung darf kein Durchpendeln des Piloten unter die Basis zulassen (Neigungs-Stopper).
- Ein seitlich integrierter Kleeblatt-Container (wie ein Briefumschlag) für die Rettung ist in jedem Fall einem Tube-Container (wie ein Fach, Schacht) hinter dem Po vorzuziehen.
- Der Griff der Rettung muss sich so weit aus dem Außen-Container ziehen lassen, dass dabei die Splinte aus den Verschlussschlaufen gezogen werden, so dass der Container die Rettung frei gibt (K-Prüfung).

Selbstgefährdung,
oder die Kunst zu überleben

Gruppendynamik hat viele Gesichter.
Eines davon birgt ein enormes Gefahrenpotential.

TEXT GUNNAR GADE

Der Autor am Start. Gott sei Dank ist genug Platz .

Eines gleich vorweg: Ort und Namen tun nichts zur Sache. Es geht mir nicht darum anzuprangern, zu bewerten oder gar zu verurteilen, weder die Menschen, noch deren Handlungen. Ich selber bin kein Pilot aus Leidenschaft, denn wenn ich dieses Wort betrachte, weiß ich nicht, warum ich Fliegen gehen sollte, wenn es mir Leiden schafft. Wortklauberei? Keineswegs; wie sagte neulich ein befreundeter Fliegerkollege: „ ....Ich bin halt 'n Draufgänger." „Aha", sage ich, „Du fliegst also, auch wenn Du dabei draufgehst?" „So hab' ich das nicht gemeint."

Bei anspruchsvollen Bedingungen zu starten, sollte denen vorbehalten sein, die wissen, was auf sie zukommen könnte.

Es geht wohl um das sogenannte kalkulierbare Risiko. Das ist eigentlich ein Oxymoron (Sorry, ich mag solche Wörter), denn ein Risiko lässt sich gar nicht kalkulieren. Die Rahmenbedingungen für den Flug zu checken ist selbstverständlich, aber es sind halt auch nur Prognosen. Die Eigenheiten des Fluggebietes, abhängig vom Geländerelief und der Ausrichtung spielen eine nicht unerhebliche Rolle und um das richtig einzuschätzen, braucht es viel Erfahrung.

Lange Rede, kurzer Sinn: Es ist Mitte Mai. Die Prognosen veranlassen uns zum Vogelschnabelberg zu pilgern. Morgens, beim Aufstieg, merken wir schon am Wolkenzug, dass es noch einiges an Höhenwind hat, ab 11 Uhr wird's dann spürbar thermisch. Mein erstes (meist vertrauenswürdigstes) Gefühl sagt mir, dass ich hier heute wohl nicht in die Luft kommen werde. Mittags treffen die ersten Kollegen ein und gemeinsam interpretieren wir die Bewegungen der Büsche und Bäume auf unterschiedliche Weise. Alle 15 Minuten bügelt ordentlich was durch.

Als Erster startet ein EN/C-Pilot zum genau richtigen Zeitpunkt und ich bin begeistert von seinem aktiven Flugstil. Sicher und gelassen fliegt er die Kante ab und ich habe alleine vom Zuschauen einiges gelernt. Der Pilot, den ich vorher gar nicht kannte, beeindruckte mich durch seine ruhige Ausstrahlung. Während wir uns dem üblichen Startplatzpalaver hingaben, saß er etwas abseits und erfühlte schweigend und aufmerksam die Bedingungen. Unbeeindruckt von lebhaften und zahlreichen anderen Piloten checkte er völlig autonom.

Nicht so das Grüppchen der Draufgänger. Mein erster Eindruck: Die fliegen auf jeden Fall, die Frage ist nur wann. „Am besten zu 'nem Zeitpunkt starten, wo das Gröbste durch ist, oben wird's dann eh ruhiger..." Gesagt, getan. Der Kollege, A-Schein seit 3 Monaten, legt aus, haut sich nach zwei Fehlstarts raus, überhöht den Hang, dreht zu früh ein und wird ins Lee verblasen.

Da kommt er leider nicht mehr raus. Mein Kumpel und ich rennen dahin, wo wir ihn sehen können. Ich merke mir, wo er im Grün versinkt und spurte los. 500 Meter den Hang runter finde ich den Scheinneuling käfergleich zappelnd auf dem Rücken liegend, sich aus dichtem Ginstergesträuch raus windend. Nichts passiert, thank god, aber ich habe das Gefühl, dass der sich gar nicht freut, mich zu sehen, so nach dem Motto: Hab' ich gut hingekriegt, weiß gar nicht, was du hier willst? Wo ich schon mal da bin, raff ich seinen Schirm zusammen und gemeinsam stolpern wir Richtung Waldweg. Da angekommen, höre ich mich sagen: „Scheinst keinen Schock oder sowas zu haben, leg doch hier in Ruhe deinen Schirm zusammen und sammel dich erst mal."

Wieder am Startplatz hat sich die Außenlandung natürlich schon rumgesprochen. „Hauptsache, der ist nicht verletzt.", sagt A. und legt aus. Mittlerweile kommen Böen durch, die so heftig sind, dass ich nicht mal auf die Idee kommen würde, auch nur den Reißverschluss meines Packsackes zu öffnen. A. wartet, bis das Gröbste durch ist, haut sich raus, schaukelt links rüber, wo wahrscheinlich der zerrissene Hausbart steht, lässt sich, thermisch unterstützt, 'n bisschen durchschütteln, fällt wieder raus aus dem Bart und fliegt dann Richtung Landeplatz. „Mein lieber Mann, das ging ja ganz schön zur Sache.", freut er sich, nachdem er wieder oben angekommen ist. Langsam dämmert mir, dass das hier so eine Art Mutprobe zu sein scheint. Im Nachhinein bin ich mir sicher, dass keiner gestartet wäre, wenn er alleine, ohne Publikum, am Startplatz gestanden hätte.

Inzwischen ist der EN/C-Pilot wieder da, betrachtet wieder für eine halbe Stunde die Bedingungen. Nachdem er gestartet ist, gibt er uns nochmal eine beeindruckende Demonstration seines Könnens. Sein aktiver Flugstil ist eine Augenweide. Das ist heute der Einzige, bei dem ich keine Befürchtungen habe, aber er gehört ja auch nicht zu der Gruppe, die Inhalt meiner Schreibe ist.

Kaum ist der Profi 800 Meter drüber, legt Clubmitglied Nummer 3 aus. Es schwächelt gerade. Der leichte Rückenwind, als Folge der Leethermik hinter uns, rollt ihm die Eintrittskante ein und abgenervt rafft er alles wieder zusammen. Nach 10 Minuten will er es dann aber doch wissen: Gebannt schaut er rückwärts stehend zum Windsack über den Bäumen. Dass von unten gerade was angerauscht kommt, sieht er nicht, nutzt es aber, um den Schirm aufzuziehen, dreht sich aus und es reißt ihn sofort hoch. Ab da macht er eigentlich gar nichts mehr, außer zu steigen. Nach kurzer Zeit hat er 5-600 Meter überhöht, dreht um 180 Grad und lässt sich auf Strecke blasen. Mittlerweile wünsche ich mir, nicht hierher gekommen zu sein, weil's so surreal ist.

Danach ist erst mal keiner mehr gestartet.

Gegen 18 Uhr ist es thermisch zwar schwächer, trotzdem rauscht alle naslang was Unfliegbares durch, außerdem kommt es jetzt eindeutig aus Nord. Hinter der linken Baumreihe hat es also Turbulenzen, was auch völlig klar erkennbar ist.

„Ich will auf jeden Fall noch runterfliegen", meint A. Gesagt, getan, jauchzend entlässt er sich ins Ungewisse, vielleicht hat er den Klapper links extra gemacht, um sich nach dem Start zügig um 90 Grad gegen den Wind zu drehen. Zum Glück schnalzt der Einser Schirm wieder auf. Mein Kumpel und ich warten noch etwas, in der sinnlosen Hoffnung, dass es ruhiger werden wird. Ich packe mal aus und kaum stehe ich eingehängt mit gerafftem Schirm am Hang, bügelt schon wieder was durch. Während ich wieder einpacke, wird mir der ganze Irrsinn dieser Veranstaltung bewusst. Ich hätte drüber lachen mögen, hab's auch versucht, aber es ist mit immer wieder im Hals stecken geblieben.

Ich frage mich, ob meine Draufgänger-Haudegen-Wettbewerbs-Idee wohl stimmt. Bewiesen schien es mir in dem Moment, wo der, der in den heftigsten Bedingungen so schnell hochgezogen wurde, nach 2 Stunden plötzlich wieder mit Ausrüstung am Startplatz auftauchte. Erschöpft und ziemlich blass gab er seinen Kollegen einen Flugbericht zum besten, der vor lauter Klappern nur so strotzte. Sein Fazit zu dem Flug: „Mein neuer Schirm ist echt geil, wie der das alles weggesteckt hat..." Die Kollegen gaben sich gleichmütig, ich spürte aber trotzdem die Aura der Heldenverehrung.

Wieder einzupacken ist leider immer noch mit Niederlage, Schmach und Versagen behaftet.

Leute, nehmt es mir nicht übel, kann schon sein, dass meine Wahrnehmung selektiv ist. Mir liegt halt nicht nur was an meinem eigenen, sondern auch an eurem Leben. Ich hatte selber in letzter Zeit ein paar Erlebnisse, die mich veranlassten, einen Schritt zurück zu treten, was mir mehr gedient als geschadet hat. Der Drang, sich oder Anderen was beweisen zu wollen, mag zwar menschlich sein, scheint mir beim Thema Fliegen aber eher selbstgefährdend.

Um 19 Uhr stehen wir wieder am Auto und schauen nochmal den Berg hoch. Als wäre 'n Schalter betätigt worden, regt sich kein Lüftchen mehr. „Morgen wird's schwächer, der Wind bleibt auf Nord, also auf zum Ettelsberg!' Da sind wir dann zwei Tage hintereinander in perfekten Bedingungen stundenlang stressfrei geflogen. Auf dem Rückweg nach Hause sage ich zu meinem Kumpel: „Über den Vogelschnabelbergtag schreibe ich 'nen Artikel." „Lass es. Was soll das bringen? Jeder, wie er's braucht, oder?" Stimmt, denke ich und schreibe ihn trotzdem.

Flugspaß

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

Das Zillertal liegt im Herzen Österreichs im Bundesland Tirol. Nahe Jenbach zweigt es vom Inntal Richtung Süden ab und erstreckt sich knapp 40 Kilometer bis zum Alpenhauptkamm. Drachen- und Gleitschirmflieger finden hier eine hervorragende Infrastruktur und zahlreiche Flugmöglichkeiten. Die Zillertaler Höhenstraße mit den Startplätzen Perler und Arbiskopf ist der bekannteste und einfachste Flugberg im Zillertal. Der Startplatz Perler ist nicht nur für die in Mayrhofen ansässige Zillertaler Flugschule ein beliebtes Übungs- und Schulungsgelände. Auch Flugschulen von nah und fern wissen den einfachen Schulungsberg auch für die Drachenschulung zu schätzen. Folgt man der Zillertaler-Bundesstraße (B 169), erreicht man kurz vor Mayrhofen den kleinen Ort Hippach. In kontinuierlichen Serpentinen schlängelt sich von hier aus die Zillertaler Höhenstraße Richtung Arbiskopf/Melchboden empor. Nach ca. 7,5 Kilometern hat die Straße einen Höhenunterschied von 500 Meter überwunden. Kurz vor Hochschwendberg liegt linker Hand neben der Straße, unterhalb der Leitplanke, der Schulungsstartplatz Perler. Der Startplatz ist nach Südosten ausgerichtet und ermöglicht bereits früh am Morgen erste Flüge ins Tal. Der Wiesenstartplatz ist uneben. Im oberen Bereich unter der Leitplanke ist der Startplatz zwischen der Sitzbank und einem Baum gleichmäßig geneigt und bietet 2-3 Fluggeräten Platz zum gleichzeitigen Aufbau. Nach ca. 25 Metern fällt der Hang zu einem unterhalb des Startplatzes liegenden Bauernstadl steiler ab. Wer in diesen Bereich kommt, sollte ein Überschießen der Kappe bereits im Ansatz vermeiden. Besser ist in diesem Fall ein rechtzeitiger Startabbruch. Im rechten Startbereich verläuft eine Telefonleitung entlang einer Baumgruppe. Auf diese Leitung sollten vor allem Piloten achten, die im rechten Startplatzbereich nahe der Bank aufgebaut haben. Ansonsten ist ein Startabbruch zur linken oder rechten Seite problemlos möglich. Vom Perler aus ist der Landeplatz in Mühlbach gut zu sehen und im Gleitflug sicher zu erreichen. Wer möchte, kann nach dem Start für kurze Zeit nach Aufwinden suchen. Ein Bart steht meist rechts vom Startplatz. Bei der Thermiksuche sollte man allerdings nicht zu weit ins rechte Seitental fliegen, da es dort keine Notlandeplätze gibt. Wer den Einstieg in die Thermik schafft, kann mit etwas Glück und Können bis zum Arbiskopf aufdrehen. Vor allem am Nachmittag lohnt es sich, die dem Startplatz gegenüberliegende Felswand unterhalb des Penken anzufliegen. Wenn der Talwind eingesetzt hat, kann an der Prallwand aufgesoart werden. Einfacher ist der Einstieg in thermische Aufwinde vom Startplatz am Arbiskopf/Melchboden. Piloten mit etwas Flugerfahrung können gegenüber dem Kiosk auf einer schönen Almwiese starten. Der Starthang ist flach und bietet gute Möglichkeiten zur Kontrolle des Fluggerätes wie auch zum Startabbruch. Nach dem Um-/Überfliegen des bewaldeten Bergrückens kommt man hoch über dem Zillertal an. Der Wind treibt einen meist Richtung Landeplatz. Die Landewiese neben dem Fluss Ziller ist groß, frei anfliegbar und hindernisfrei. Lediglich der Fluss schränkt den freien Flugweg Richtung Osten etwas ein. Da die Landevolten für Drachen und Gleitschirme im Bereich zwischen Ziller und den Häusern geflogen werden, kommt man mit dem Fluss nicht in Konflikt. Der Landeplatz wird häufig von Flugschulen genutzt. Entsprechend hoch kann das Verkehrsaufkommen in der Luft sein. Auf den Mischflugbetrieb mit Drachen und Gleitschirmen ist besonders zu achten. Fahrzeuge sollte man auf dem Parkplatz bei der Pizzeria Sidan (nördlichstes Gebäude der Häusergruppe westlich des Landeplatzes) abstellen und zu Fuß zum Landeplatz laufen. Durch seine niedrige und geschützte Lage kann am Perler oft den ganzen Tag über geflogen werden. Auch im Winter kann am Perler gestartet werden.

START:

1. Startplatz: Südost, GS + HG, 1.124 m NN, N 47°12'01.15" E 11°50'45.55" Hauptstartplatz unterhalb der Straße bei Hochschwendberg.

● **Charakteristik:** zunächst schwach, dann stärker geneigte, breite Wiesenfläche. Gute Kontrolle während der Aufzieh-, Kontroll- und Startphase.

● **Startabbruch:** einfach möglich (zur Seite).

● **Schwierigkeiten:** Im rechten unteren Startbereich befindet sich eine Ansammlung von Bäumen und eine Telefonleitung. Im steileren Bereich des Startplatzes Gefahr des Überschießens der Kappe. Schulungsbetrieb. Mischflugbetrieb. Teilweise hohes Pilotenaufkommen.

2. Startplatz: Nordost-Südost, GS + HG, 2.015 m NN, N 47°13'09.00" E 11°49'28.15". Große Startwiese gegenüber dem Kiosk am Arbiskopf/Melchboden unterhalb der Straße.

● **Charakteristik:** gleichmäßig geneigte, breite Wiesenfläche. Gute Kontrolle während der Aufzieh-, Kontroll- und Startphase.

● **Startabbruch:** einfach möglich (zur Seite).

● **Schwierigkeiten:** Der flache Starthang erfordert eine lange Laufbereitschaft, Abflug durch die flache Neigung hangnah. Schulungsbetrieb. Mischflugbetrieb. Teilweise hohes Pilotenaufkommen.

Flug: Der Perler ist ganzjährig befliegbar. Arbiskopf im Winter gesperrt! Speziell für wenig erfahrene Piloten bietet das Gelände einfache Trainings- und Flugmöglichkeiten. Streckenflüge vom Startplatz am Arbiskopf möglich.

● **Charakteristik:** Der Landeplatz ist vom Hauptstartplatz Perler gut einsehbar und im Gleitwinkelbereich problemlos erreichbar.

● **Thermikflüge:** Aufgrund der niedrigen Ausgangslage thermisch wenig interessant. Dafür normalerweise den ganzen Tag ruhige Flugbedingungen. Thermische Aufwinde erst ab dem späten Vormittag am Arbiskopf/Melchboden zu erwarten.

● **Soaringflüge:** An der gegenüberliegenden Felskante unterhalb des Penken kann bei einsetzendem Talwind aufgesoart werden.

● ● **Streckenflüge:** Vom Startplatz Perler aus schwierig; einfacher vom Arbiskopf/Melchboden aus. Mit ausreichendem Höhengewinn Flüge über das Kreuzjoch und den Gerlospass ins Pinzgau möglich oder entlang des Zillertales Richtung Inntal.

● **Schwierigkeiten:** Mischflugbetrieb, Schulungsbetrieb.

LANDUNG:

Landeplatz neben dem Fluss Ziller zwischen Mühlbach, Stockach und Burgstall. Fahrzeuge auf dem Parkplatz bei der Pizzeria Sidan abstellen.

1. Landeplatz: Mühlbach, GS + HG, 602 m NN, N 47°11'16.30" E 11°51'52.22" Große, ebene Landewiese zwischen Mühlbach und der Ziller.

● **Charakteristik:** Weiträumig, hindernisfrei, frei anfliegbar.

● **Schwierigkeiten:** Landevolten beachten. Mischflugbetrieb. Thermik über den Wiesen im Talgrund möglich. Starker Talwind möglich. Nicht über den Fluss fliegen! Landwirtschaftlicher Weg am nördlichen Ende des Landeplatzes.

2. Landeplatz: Brugger Stube, GS + HG, 613 m NN, N 47°10'53.91" E 11°52'12.53". Großer Landeplatz für Flüge vom Arbiskopf/Melchboden an der Bruggerstube Ortsteil Hollenzen.

● **Charakteristik:** Großer Landeplatz

● **Schwierigkeiten:** Hochspannungsleitung entlang der Durchgangsstraße am Fluss beachten! Landevolten beachten. Mischflugbetrieb.

PERLER (SIEHE AUCH WWW.DHV.DE UNTER GELÄNDE)

Art: Thermik- und Übungsgelände
Land: Österreich, Region: Tirol, Ort: 6283 Schwendau
Erschließung: Auto/Linienbus/Shuttle/zu Fuß
Höhenmeter: ca. 552 m bis 1.400 m

Gefahren: Sicherheitsabstand zu Häusern, Stromleitungen und Seilbahnen einhalten. Am Wochenende viele Piloten. Schulungsbetrieb. Örtliche Auflagen laut Aushang bitte beachten!

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

Wetter: www.zamg.ac.at/cms/de/wetter/produkte-und-services/bergwetter/tirol

Start-/Landegebühren: Landeplatzkarten sind bei der Flugschule Zillertal, dem Gasthof Roswitha oder am Kiosk Melchboden erhältlich.

Ansprechpartner: Flugschule Zillertal GmbH, Hollenzen 110, A-6290 Mayrhofen, Tel. +43/(0)5285/64906, Mobil: +43/(0)664/3588435, www.zillertaler-flugschule.com

Betreuung: Geländeeinweisung und betreutes Fliegen bietet die Flugschule Zillertal auf Anfrage an.

Informationen: Verkehrsverein Mayrhofen, A-6290 Mayrhofen
Tel: +43/(0)5285/6760, www.mayrhofen.at

Camping: Camping Mayrhofen, www.alpenparadies.com

Karte: Kompass Karte Nr. 37 M 1:50.000,
Wanderkarte freytag & berndt WK 125 M 1:50.000

! Informationen für Gelegenheitspiloten

Weniger erfahrene Piloten sollten nur unter kompetenter Betreuung fliegen. Bewährte Veranstalter siehe www.dhv.de unter **Travel&Training**

Anmerkung: In dem beschriebenen Fluggelände können sich jederzeit Start- und Landeplätze ändern sowie besondere Wind- und Wettersituationen/-phänomene auftreten. Beachtet bitte vorhandene Infotafeln und nutzt die Informationen der einheimischen Piloten.

Fluggebietskarte Alpen

Idealer Begleiter für die Urlaubs- und Flugplanung

TEXT **KARSTEN KIRCHHOFF**

Endlich Sommer. Flieger fiebern der Urlaubs- und Sommerflugsaison entgegen. In Europa bieten die Alpen einzigartige Flugmöglichkeiten mit ausgezeichneter Thermik. Doch wo kann man fliegen und aktuelle Informationen über Fluggelände finden? Diese Frage beantwortet die neue Fluggebietskarte der Alpen. Die Firma Cloudbase-Travel & Media UG (www.cloudbase-media.de) hat in der Karte Informationen zu über 1.000 Gleitschirm- und Drachenfluggeländen in Deutschland, Österreich, Schweiz, Liechtenstein, Italien, Frankreich und Slowenien zusammengefasst.

Auf einem Ost- und einem Westkartenteil sind im Maßstab 1:500.000 (Südalpen 1:1.000.000) zahlreiche Fluggelände in den Alpen übersichtlich dargestellt. Die Karte dient gleichzeitig als Straßenkarte. So ist sie ein nützliches Planungsinstrument zum Stöbern daheim und auf Reisen. Ein großer Vorteil im Ausland: Teure Smartphone-Internetverbindungen entfallen. Die Karte ist immer zur Hand.

Das Booklet enthält auf 96 Seiten Daten zu über 2.500 Start- und Landeplätzen. Fluggelände sind einfach und schnell über die Faltkarte, den nummerischen oder alphabetischen Index im Booklet zu finden. Die Fluggelände sind nach Ländern sortiert. Die Informationen zu den einzelnen Fluggeländen umfassen eine Länderkennung mit Nummerierung, den Ortsnamen mit Postleitzahl, die Art als Hang- oder Schleppgelände und den Höhenunterschied. Zu jedem Startplatz gibt es Informationen über die Windrichtung, Eignung (Drachen/Gleitschirm), Platzhöhe über NN, Erschließung (Bergbahn/Auto/zu Fuß) und genaue Koordinaten (WGS84). Die gleichen Informationen auch für die Landeplätze.

Die Karte wurde 4-sprachig (DE, EN, F, I) gedruckt und ist zu einem Verkaufspreis von 17,80 € (brutto) zzgl. Versandkosten im DHV-Shop (www.dhv-shop.de) erhältlich.

Anzeige

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

ADVANCE SIGMA 9

Bild: Thomas Ulrich / Location: Azores Islands

Oudie 3 und Backup Gerät beim Flug am Wallberg, Deutschland

All in One Vario - Oudie 3

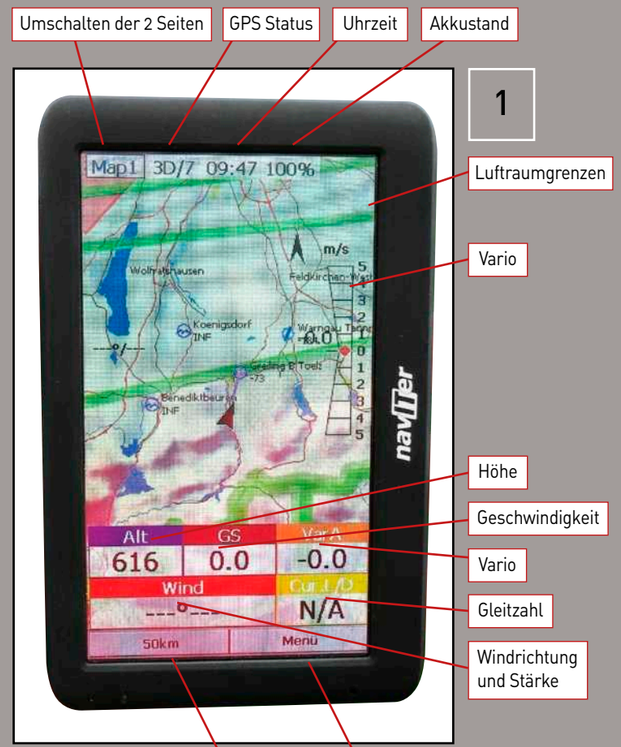
Ein Gerät für alle Fälle

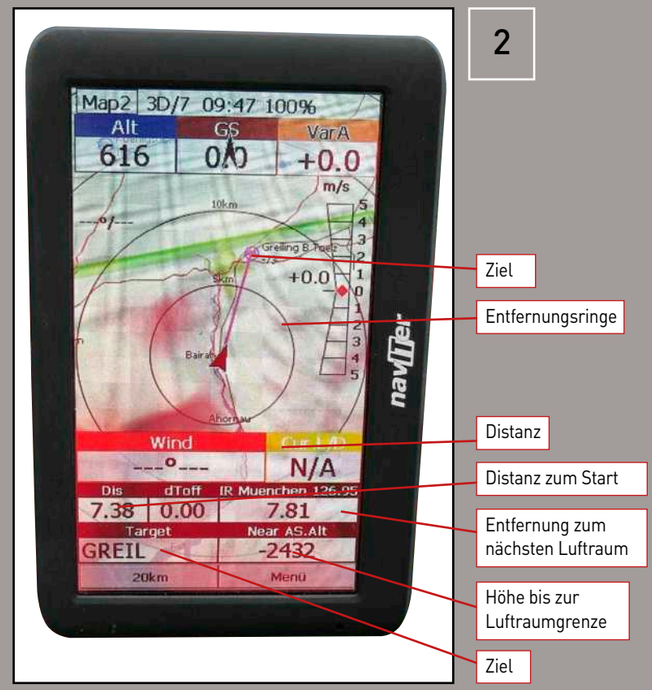
TEXT UND FOTOS **BURKHARD MARTENS**

NavITer ist die slowenische Firma, die vor vielen Jahren die Software SeeYou und anschließend die Version SeeYou Mobile entwickelt hat. Diese Software wurde zum Standard bei den Segelfliegern, war sie doch jahrelang die einzige, die unter anderem einen grafischen FAI-Dreiecksrechner besaß. Sie wurde aber nicht nur für die Streckenflieger, sondern auch für die Wettkampfpiloten entwickelt. Mit dem Oudie 2 brachte NavITer dann ein eigenes Karten-GPS Kombigerät auf den Markt. Da der Akku allerdings nur zwei Stunden reichte, musste eine externe Stromversorgung angeschlossen werden. Das ist für Segelflieger überhaupt kein Problem, für Gleitschirm- und Drachenflieger auch nicht wirklich kompliziert, aber doch umständlich. Als logische Konsequenz, um auch diese Gruppe zufrieden zu stellen, wurde ein dicker Akkupack eingebaut und auch gleich noch ein Vario integriert. Damit haben die Slowenen ein neues All-in-One Gerät mit Touch-Display auf den Markt gebracht.

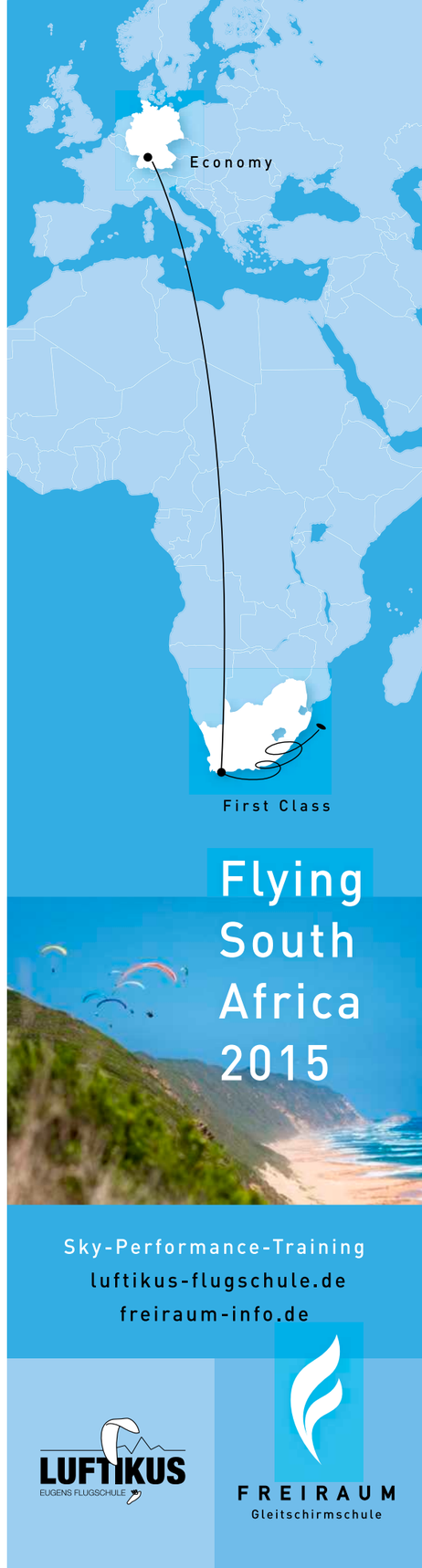
Ich fliege jetzt seit einer Saison mit dem Oudie 3. Endlich habe ich ein Instrument, das wirklich alles bietet. Eine tolle Kontrollzonen-Anzeige, die ich lange vermisst habe, eine einfache Bedienung, gute Ablesbarkeit, individuelle Programmierbarkeit und Größenanpassung der Parameter. Das ist für mich wichtig, da ich mittlerweile eine Lesebrille benötige. Die Vario-Akustik ist ebenfalls sehr ansprechend.

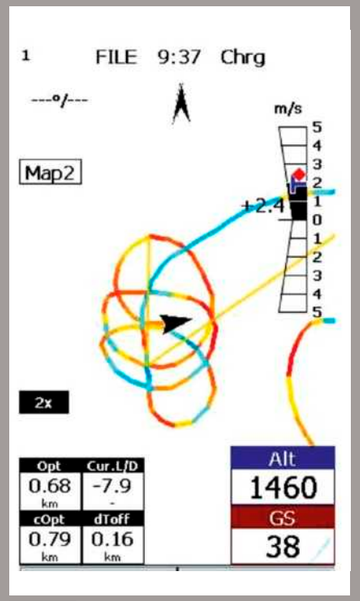
Man kann aus 79 Navigationsfeldern, den NAV-Boxes, auswählen, was man auf dem Display sehen möchte. Diese ganzen Möglichkeiten überladen natürlich die Anzeige. Ich habe zum Streckenfliegen die für mich wichtigsten Anzeigen auf einer Seite, auf der zweiten Seite weniger NAV-Boxen, ►





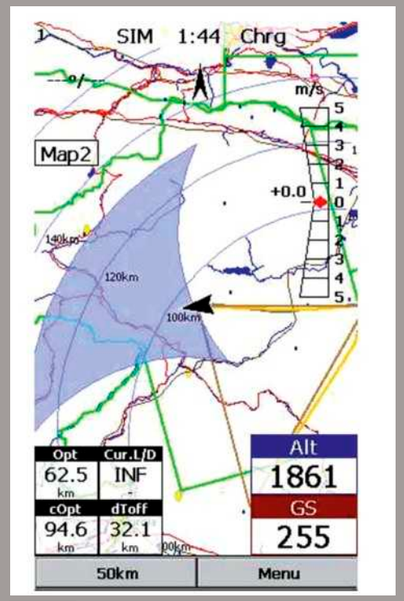
Anzeige





3

4



5

► damit ich die Karte und die Lufträume besser im Blick habe. Durch kurzen Click, was sogar mit Handschuhen geht, lässt sich einfach zwischen diesen beiden Seiten wechseln. Im Bild 1 und 2 sind diese beiden Seiten mit meinen NAV-Boxen zu sehen.

Wenn man andere Seiten mit anderen Nav-Boxen, z.B. zum Wettkampffliegen oder zum freien Thermikfliegen, nutzen möchte, kann man diese Seiten als Profil speichern. Wenn das Oudie 3 angeschaltet wird, kann man das entsprechende Profil auswählen. Wenn man in die Nähe von Lufträumen kommt, die man nicht kennt, klickt man einfach auf den Luftraum und erhält die Angabe, wie hoch dort geflogen werden darf. Auf meiner Streckenflieger-Seite habe ich zwei Nav-Boxen installiert, die mir anzeigen, wie weit der nächste Luftraum entfernt ist und wie hoch ich dort aufdrehen dürfte, siehe Bild 2.
Das Oudie 3 ist auch zum Thermikfliegen interessant, zwei unterschiedliche Thermikassistenten stehen zur Verfügung. Die Umschaltung kann so eingestellt werden, dass die Hilfe automatisch angezeigt wird, wenn man kreist und die Rückschaltung erfolgt, wenn man wieder geradeaus fliegt. Bei der Kreisdarstellung wird die Fluglinie umso dunkler im Rotton je stärker es steigt, wenn man die Thermik verliert, braucht man nur dahin fliegen, wo die Kreise am dunkelsten waren. Siehe Bild 3. Interessant hierbei ist auch, wie die Kreise mit Windversatz aussehen, außerdem sieht man beim konstanten Kreisen, wie man abdriftet, siehe Bild 3.

Einige Wettkampfpiloten fliegen bereits mit dem Oudie 3. Es lässt sich alles einstellen, was das Fliegerherz verlangt. Im Bild 4 ist z.B. der Endanflug in den konischen Zielzylinder dargestellt. Hierzu kann man die Anzeige so gestalten, dass der obere Bereich als Horizontsicht dargestellt wird, siehe Bild 4.

Für ambitionierte Streckenflieger ist unter anderem der FAI-Dreiecksrechner interessant. Wer Oliver Teuberts riesige Dreiecke anschaut, stellt fest, dass er manchmal komische Linien an Eckpunkten fliegt, aber so werden seine Flüge immer zu FAI- und nicht zu flachen Dreiecken. Er fliegt bereits seit Jahren mit SeeYou Mobile auf einem PDA. Für ihn ist es eine sehr wichtige Hilfe. Im Bild 5 ist ein FAI-Dreiecksgebiet dargestellt. Für das Oudie 3 gibt es eine Simulationssoftware auf der Homepage, damit kann man die ganzen Funktionen am schnellsten lernen. Nähert man sich Lufträumen, horizontal oder vertikal, werden akustische und optische Meldungen angezeigt. Selbstverständlich können Wegpunkte, Aufgaben oder Tracks hoch und runter geladen werden. Die umfangreiche Bedienungsanleitung existiert momentan nur auf Englisch, die deutsche soll allerdings in Kürze folgen.

Ist alles top an dem neuen Gerät? Der Preis von 798,- Euro incl. der Software SeeYou Mobile ist nicht gerade ein Schnäppchen. Kleinere Softwarefehler werden laufend überarbeitet und wenn der Akku nur 7 anstatt der versprochenen 14 Stunden hält, muss das Gerät eingeschickt werden, weil einer der zwei integrierten Akkuspacks nicht anspricht. Beim Laden von 220 oder 12 Volt hat man noch keine Anzeige, ob das Oudie lädt und wann es voll ist. NavITer will das ändern.

Mein Fazit: Ein super Fluginstrument, eine enorme Hilfe, wenn man in der Nähe von Kontrollzonen fliegt und eine tolle Varioakustik. Wünschen würde ich mir einen Akkupack, den ich mit AA-Zellen betreiben und dann auch selbst austauschen kann, falls die Akkus schwach werden. Weitere Infos unter www.oudie3.com ◁

DHV SHOP

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

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 €

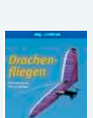
Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen
von Ralf Heuber
mit Bonusvideo.
Filmdauer 15 Min.
Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 15,50 €

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

Der Streckenflugfilm mit Flugpraxis-Tipps
Atemberaubende Streckenflüge. Im Theorieteil 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 €

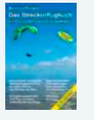
Lehrplan - Windenschlepp
(Stand 7/11)
Preis 16,90 €



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

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

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



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.
(Neuauflage 2012)
Preis 19,90 €

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 €

Packen ohne Leinenknoten

Wer richtig einpackt, hat auch beim Auspacken keine Probleme

FOTO MARTIN SCHEEL

Viele moderne Schirme haben sehr dünne, unummantelte Leinen, die sich schnell miteinander verkringeln und Knötchen bilden. Ein Sicherheitsproblem! Doch das lässt sich mit einer angepassten Packweise weitgehend beheben.

TEXT UND FOTOS **LUCIAN HAAS**

Manchmal ist es zum verrückt werden. Vor dem Einpacken hat man extra die Leinen des Schirmes sortiert, doch beim Auspacken kommen sie als verheddertes Bündel zum Vorschein. Sorgfältige Leinenkontrolle ist angesagt. Nach dem Start dann der Schreck. Oben in den Galerieleinen ist immer noch ein kleines Knötchen. Es ist die Crux der modernen, auf hohe Leistung getrimmten Schirme mit ihren ultradünnen Leinensätzen. In solchen Momenten würde man manchmal als Pilot gerne auf 0,2 Gleitzahlpunkte verzichten, nur um voll ummantelte, etwas steifere Leinen zu haben, die einem das Flugvergnügen nicht so leicht vereiteln.

Dünne Leinen sind leicht und flexibel wie Nähgarn. Unter Last erscheinen sie einem zwar stark und gerade wie Drähte, doch ohne Last können sie ein erstaunliches Eigenleben entwickeln. Manche Leinen sind durch ihre Webart oder einen unachtsamen Einbau in sich verdrillt. Legt man nun zwei dünne Stränge davon ohne Last nebeneinander so dass sie sich berühren und aneinander reiben, haben sie die Tendenz, sich wie von Geisterhand umeinander zu wickeln, wie eine Bohnenranke um eine Stange. Kommt diese Wicklung nun unter Zug, können sich die Windungen zu einem festen Knoten zusammenziehen.

Wer häufig derlei Probleme hat, sollte nicht nur über die Leinen fluchen, sondern sich auch einmal über seine Packweise Gedanken machen. Denn es gibt eine einfache physikalische Regel: Gestreckte Leinen können keine Knoten bilden. Wer das beim Ein- und Auspacken beherzigt, kann sich vor manchem Ärger am Startplatz bewahren. Mit einem Zellen- oder Schlauchpacksack und einer angepassten Packtechnik, die ein besonderes Augenmerk auf das Leinenhandling legt, gehören solche Knoten weitgehend der Vergangenheit an.

Die hier vorgestellte Technik funktioniert freilich nur, wenn der Pilot sich sehr konsequent gemäß der obigen Regel verhält: Die Leinen müssen stets gespannt sein. Niemals den Schirm auseinanderziehen, während die Leinen locker über- und untereinander geworfen auf dem Boden liegen. Denn das ist fast schon eine Garantie fürs Verdrillen und Verknoten.

Die folgende Pack-Prozedur funktioniert sowohl in klassischer Weise mit Schirm, der vom Gurtzeug getrennt wird, als auch mit dem noch am Gurtzeug eingehängten Schirm. Letztere Methode ist sogar noch etwas sicherer, weil sie ein mögliches Einfädeln der Tragegurte in die Leinen verhindert. Zudem erlaubt sie eine besonders einfache Startvorbereitung.

Die Einpackprozedur ist folgende: Nach der Landung rafft man den Schirm normal zur Tulpe zusammen und legt ihn in dieser Form auf den Zellenpacksack ab. Dabei achtet man darauf, die Galerieleinen immer gestreckt und so kurz wie möglich zu halten. Die zuvor aufgewickelten Leinen legt man als Kringel in die Schirmmitte. Dafür zupft man ein Stück des Untersegels als Stoffnase zurecht, über die man den Leinenkringel legt. Biegt man diese Stoffnase nun einfach um, bleiben die Leinen am Platz und können beim Auspacken an gleicher Stelle wieder aufgenommen werden. Nach dem Fixieren der Eintrittskante wird noch der restliche Schirm locker in den Schlaupacksack gelegt und dieser verschlossen.

Beim Auspacken geht man in genau umgekehrter Reihenfolge vor: Man öffnet den Zellenpacksack und die Fixierung der Eintrittskante. Nun greift man als erstes in die Mitte des Schirmes und nimmt das dort noch immer um die Stoffnase liegende Leinenbündel in die Hand, zieht es hoch und streckt damit automatisch alle Galerieleinen. Hier kann schon eine erste Sichtkontrolle der dünnsten Leinen aus der Nähe erfolgen. Nun hebt man den Schirm an den Leinen in die Höhe und legt ihn am Startplatz noch immer gerafft ab. Beim Auseinanderziehen des Schirmes gilt es, nur immer so viel der Leinen frei zu geben, dass sie leicht auf Spannung bleiben. Das geht häufig leichter, wenn man als Pilot den Schirm selbst locker ausbreitet, anstatt das irgendwelchen Helfern zu überlassen. Zudem hält man die Leinen so hoch wie möglich, sie bleiben dann, ohne Bodenkontakt, schon durch ihr Eigengewicht gestreckt. Weht etwas Wind, kann man seinen Schirm sogar direkt aus der Tulpe anlupfen und vorfüllen, um ihn dann schön sortiert, im perfekten Bogen und ohne Leinensalat startfertig abzusetzen.

Weitere Bilderserien zum Einpacken mit eingehängtem Gurtzeug und zur passenden Auspackprozedur sind auf der DHV-Homepage zu finden unter nebenstehendem Code oder: http://is.gd/EIQyt3

Schritt 1| Der ausgebreitete Schirm wird mit gestreckten Leinen zur Tulpe gerafft. Dabei dem Schirm entgegen gehen, nicht über den Boden ziehen.

Schritt 2| Den Schirm als Tulpe zum ausgelegten Schlauchpacksack tragen, dabei weiter auf gestreckte Leinen achten.

Schritt 3| Aus der abgelegten Tulpe wird die Mitte der Hinterkante herausgezogen. Die Leinen weiter auf Spannung halten.

Schritt 4| Die Tragegurte an der Hinterkante ablegen. Ausreichend Leinenlänge vom Kringel wieder abwickeln, um bis zur Schirmmitte gehen zu können.

Schritt 5| Eine Stoffnase aus dem Untersegel lupfen, den Leinenkringel darüber legen und durch Umknicken der Stoffnase fixieren.

Schritt 6| Tragegurte in der Tasche am Schlauchpacksack verstauen.

Schritt 7| Eintrittskante Zelle auf Zelle sortieren. Die Leinen liegen weiter geordnet um die Stoffnase im Untersegel.

Schritt 8| Der Schlauchpacksack wird mit fixierter Eintrittskante verschlossen und wie üblich weiter verpackt.

Starttraining

Horizonte öffnen: Ein Training nicht nur für Einsteiger

TEXT **EKKEHARD ZAMEL**

FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Wer sich einmal die Zeit nimmt, die Startperformance der Gleitschirmpiloten an einem frequentierten Startplatz eine Weile zu beobachten, der kann was erleben. Gerade wenn die Windbedingungen nicht 100% optimal sind und der Startplatz vielleicht sogar einen mittleren Schwierigkeitsgrad aufweist, wird deutlich, dass ein viel zu großer Teil der Piloten den Start einfach nicht im Griff hat. Die einen versuchen, mit einer rekordverdächtigen 100 m Sprintperformance ihrem Schirm hinterher zu laufen, um gerade noch einen Frontklapper zu verhindern. Der Einsatz von einigen Zentimetern Bremse würde sogar den weniger sportlichen Piloten einen komfortablen Startlauf ermöglichen. Andere gehen sogar das Risiko ein, sich nach einer vergeigten Aufzieh- und Stabilisierungsphase mit halbgeöffnetem Schirm herauszuhauen. Besonders erfahrene Schlechtstarter sind dabei noch gut an der Häschenstellung beim Aufziehen und nach hinten gestreckten Armen im Startlauf zu erkennen.

Wer sich selbst bei Unsicherheiten in der Startperformance ertappt hat, dem kann geholfen werden. Im Rahmen des Starttrainings im Weiterbildungsprogramm des Sky Performance Trainings kann fast jeder Pilot noch etwas hinzulernen.

Wir setzen uns also noch einmal gemeinsam in den Schulungsraum. Für die, die schon viele Jahre fliegen, ganz sicher ungewohnt. Die Bewegungsmuster des Vierphasenstarts der DHV Lehrmeinung werden erklärt und begründet. Und Wetten werden abgeschlossen: Ist es möglich, mit einem Gleitschirm bei null Wind auf einem flachen Startplatz nach 15 m Startstrecke abzuheben? Kann man einen modernen EN A oder EN B Schirm bei leichtem Wind ohne jeglichen Einsatz der Arme und Hände sicher und komfortabel starten? Die Trainer finden bei den Skeptikern genug Piloten, die dagegen halten.

Antworten können wir nur am Übungshang finden. Der zeigt sich heute von seiner Schokoladenseite: Mit 5-10 km/h Wind von vorn schauen wir vom leicht geneigten Übungshang in Lübars in Berlin. Ideale Bedingungen für unser Startlabor. In den nächsten ein bis zwei Stunden spielen alle Teilnehmer mit der Stellung ihrer Hüfte, unterschiedlich starken Aufziehimpulsen, experimentieren mit unterschiedlichen Schrittlängen, Geh- bzw. Laufgeschwindigkeiten, Timing und Stärke von Bremsimpulsen. Die Performancetrainer erweisen sich als wahre Startfetischisten, die angefangen von der Stellung der Hüfte, der Vorlage, Armhaltung sogar bis zur Stellung der Handflächen immer wieder kleine Verbesserungsmöglichkeiten sehen. Nach kurzer Zeit ist zu beobachten, wie viel Spaß die Arbeit an der Startperformance macht. War anfangs noch etwas Verbissenheit und Unverständnis aus den Gesichtern zu lesen, so werden bei allen erste Erfolge sichtbar und es macht sich bei manchen das eine oder andere zufriedene Lächeln breit.

Wir diskutieren noch einmal über unsere Wetten. Wer es inzwischen geschafft hat, komplett ohne Einsatz der Arme und Hände aufzuziehen, ist hinsichtlich der Wette ein lachender Verlierer. Für die zweite Wette müssen wir noch warten, bis der Wind nachlässt.

Wir sind uns allerdings einig, wie ein solcher Start ablaufen müsste, um tatsächlich bei null Wind nach 15 m abzuheben. Startstrecke haben wir nur wenig, aber Zeit ohne Ende. Wir trainieren daher langsam zu starten. Dem Schirm Zeit geben, über den Piloten zu kommen und dabei nur wenige Schritte zu gehen. Mit dem richtigen Timing muss nur wenig Bremse gesetzt werden, um den Schirm nach dem Aufziehen abzufangen und Zeit für 1-2 Sekunden Kontrollblick im Gehen zu schaffen. Danach wird mit einem energischen Startlauf die Geschwindigkeit bis zum Abheben erhöht und dabei etwas Bremse freigegeben.

Und die Wette? Die Trainer haben verloren: Die kürzesten Startstrecken waren 16 und 19 m.

www.dhv.de

Anzeige

Dynamik und Thermik

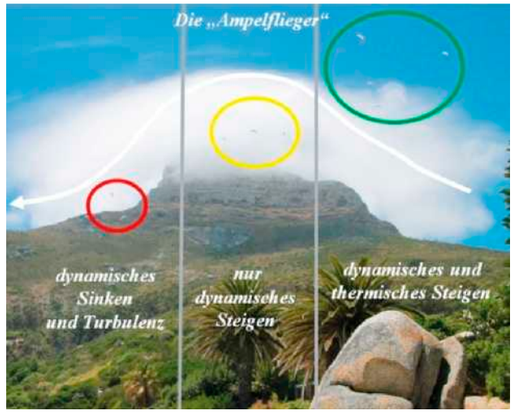
Besonderheiten beim Überströmen von Hindernissen

TEXT UND BILDER **DR. MANFRED REIBER**

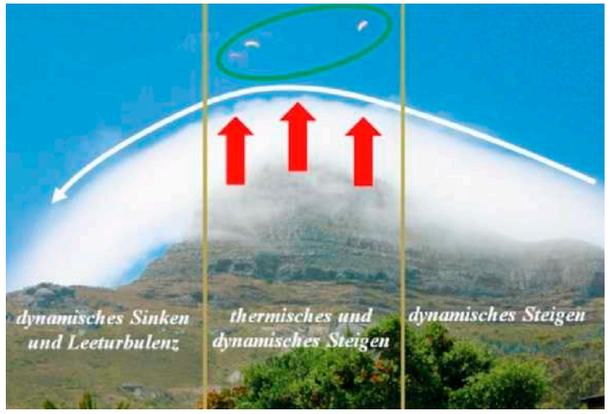
Werden Berge oder Gebirge bei gleichzeitigem Auftreten von Thermik überströmt, kommt es zur Interaktion von Thermik und Dynamik. Aus meinen Beobachtungen lassen sich folgende Erkenntnisse verallgemeinern:

- Thermik im Luv verstärkt das dynamische Steigen.
- Thermik im Lee schwächt das dynamische Sinken etwas ab, es kommt zu einer Teilkompensation des dynamischen Sinkens, aber in der Regel wird dabei die Leeturbulenz verstärkt. Aus thermischen Ablösungen können sich im Lee sogar Rotoren mit gefährlicher Turbulenz entwickeln.
- Die Interaktion zwischen Thermik und Dynamik ist keineswegs konstant. Es ist ein ständiges Wechselspiel zwischen beiden. Mal dominiert die Thermik, kurze Zeit später wieder die Dynamik.
- Die Frequenz dieses Wechselspiels ist von vielen Faktoren abhängig, wie der Sonneneinstrahlung, der Stabilität der Schichtung, der Hangneigung, der Beschaffenheit des Untergrundes u.a.
- In den Tagesabschnitten, wo die Thermik gut ausgebildet ist, habe ich sehr häufig eine Wechselfrequenz von etwa 30 Minuten beobachtet.

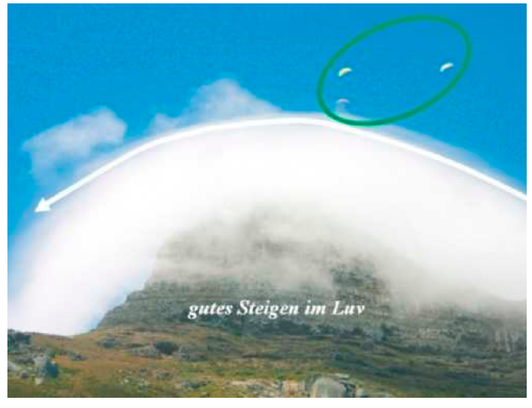
Die folgenden Abbildungen sollen die oben aufgeführten Postulate anschaulich dokumentieren.



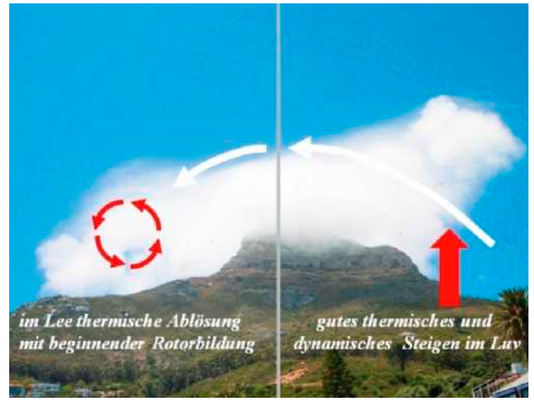
Thermik im Luv verstärkt das dynamische Steigen
Abbildung 1 | Die „Ampel“ steht auf grün, wo Thermik und Dynamik gleichzeitig vorkommen und in gleicher Richtung wirken. Hier ist die aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung am besten entwickelt und am wenigsten turbulent. Auf gelb steht die „Ampel“ praktisch dort, wo „nur“ dynamisches Steigen vorkommt. Das ist in diesem Beispiel am Gipfel des Berges. Der rote Bereich der „Ampel“ wird durch absinkende Vertikalbewegung und Leeturbulenz dominiert. Hier wird die thermische Aufwärtsbewegung durch das dynamische Sinken unterdrückt, außerdem kann sich gefährliche Leeturbulenz entwickeln.



Thermik über dem Gipfel
Abbildung 2 | Wenn die Thermik über dem Gipfel des Hindernisses am besten ausgebildet ist, dann addieren sich hier Thermik und dynamisches Aufsteigen. Im Luv ist das Steigen dann geringer als hier, im Lee herrscht wieder abwärts gerichtete Vertikalbewegung mit Turbulenzgefahr.



Nur dynamischer Aufwind im Luv ohne Thermik
Abbildung 3 | Wenn es beim Überströmen eines Hindernisses nicht zur Ausbildung von Thermik kommt, dann ist das Steigen im Luv am besten ausgeprägt.



Entwicklung von Rotoren aus der Interaktion zwischen Dynamik und Thermik im Lee eines Hindernisses
Abbildung 4 | Im Luv addieren sich thermisches und dynamisches Steigen, es herrschen gute Bedingungen für einen Thermikflug. Im Lee steigt ebenfalls eine Thermikblase auf, da der Wasserdampf bereits kondensiert ist, wird eine Cu-Wolke sichtbar. Die aufwärtsgerichtete Vertikalbewegung der Thermik wird von der abwärts gerichteten dynamischen Vertikalbewegung nicht nur unterdrückt, sondern auch durch Rotation versetzt, die sich im weiteren Verlauf verstärkt (weiter siehe Abbildung 5).

Abbildung 5 | Jetzt ist die Cu-Wolke sehr deutlich zu erkennen. Durch die rotierende Bewegung wird die Cu-Wolke mehr und mehr „kugelförmig“ und entwickelt sich weiter zu einer Rotorwolke (siehe weiter Abbildung 6).

Abbildung 6 | Die Strömungsrotation nimmt ständig zu, man erkennt es deutlich an der weiteren Umwandlung der Wolke zur Rotorwolke (siehe weiter Abbildung 7).

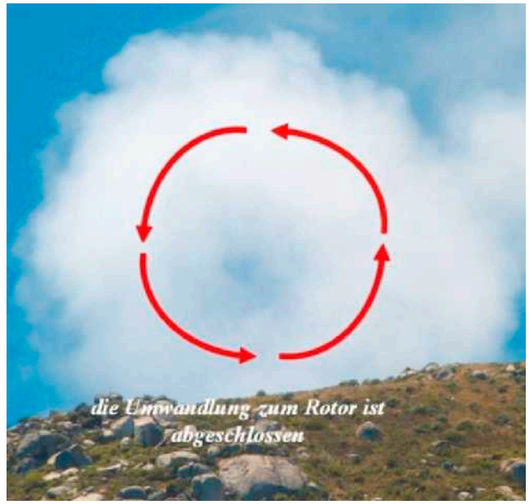


Abbildung 7 | Die ehemalige Cu-Wolke ist zum Rotor umgebildet. Die Strömung rotiert um eine horizontale Achse quer zur Strömung. Es ist mit gefährlicher Turbulenz zu rechnen.

Abbildung 8 | Diese Rotorwolke im Lee eines Hindernisses hatte sich ebenfalls aus einer Cu-Wolke entwickelt. Die gefährliche Leeturbulenz wird gut sichtbar.

Die wechselnde Dominanz von Thermik bzw. Dynamik beim Überströmen von Hindernissen

Die letzten drei Bilder zeigen die wechselnde Dominanz von Thermik und Dynamik beim Überströmen von Hindernissen. Ich konnte immer wieder beobachten, wie sich beim Überströmen von Hindernissen Thermik und Dynamik einen Kampf um ihre Vormachtstellung liefern. Einmal hatte die Thermik, ein andermal die Dynamik die Oberhand gewonnen. Dieses Wechselspiel hatte im Zeitraum der stärksten Sonneneinstrahlung etwa eine zeitliche Frequenz von 30 Minuten. Erst am Tagesende, als die Thermik merklich nachließ, wurden die Perioden der dynamischen Dominanz länger, bis die Thermik gar nicht mehr zum Zuge kam.

PARAGLIDING ADVENTURE
Alles rund um`s Fliegen!!
Im Soca-Tal
FLY ZONE
www.paragliding-adventure.com
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

» 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 · Tel. +43 4842 5176

Abbildung 9 | Hier bildet sich gerade eine Rotorwolke im Lee eines Hanges. Die aufsteigende thermische Bewegung wird durch die von rechts kommende Höhenströmung abgelenkt und in Rotation versetzt. Die gefährliche Leeturbulenz wird durch das Vorhandensein von Wolken gut sichtbar.

Abbildung 10 | Auf diesem Bild sehen wir eine Phase in der die Thermik sowohl im Luv als auch im Lee dominiert. Im Lee ist auch hier die Ausbildung einer Rotorwolke im Ansatz zu erkennen (siehe weiter Abbildung 11).

Abbildung 11 | In dieser Phase hat die Dynamik wieder die Oberhand gewonnen. Die Thermik wird fast gänzlich unterdrückt (siehe weiter Abbildung 12).

Abbildung 12 | Jetzt kommt die Thermik wieder stärker zur Geltung und durchsetzt die dynamische Strömung mit aufwärtsgerichteter Vertikalbewegung.

Anzeigen

SKYTRAXX
High Performance VARIO 2.0
Das neue SKYTRAXX 2.0 ist die konsequente Weiterentwicklung des bewährten SKYTRAXX.
Es bietet viele neue Funktionen wie Kartenanzeige mit allen Startplätzen Weltweit, grafische Luftraumüberwachung, Trackspur und vieles mehr.
Tel.: +49(0)7651-3732 Fax: +49(0)7651-2542
www.flugvario.de info@flugvario.de
© 2007 SKYTRAXX

Hier waren Sie noch nie...
www.kaukasus-fliegen-erleben.de
Fly-guide-russia

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand

Kleines Zeitfenster – großer Gleitschirmsport

An Fronleichnam veranstaltete der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau Kampenwand seine diesjährigen Vereinsmeisterschaften. 18 Pilotinnen und Piloten nahmen teil und boten in der ersten Tageshälfte guten Sport, bevor später einzelne Schauer zum Landen zwangen. Bei den Damen gewann wie im Vorjahr Andrea Dorsch vor Claudia Spoor und Marianne Bichler. Auch bei den Herren konnte Jürgen Schreiner seinen Titel verteidigen. Er siegte vor Bernd Gassner und Hans Boretzky.

Der Austragungsmodus war so angelegt, dass sowohl erfahrene Piloten wie auch Einsteiger eine Chance auf eine vordere Platzierung haben sollten. Es gab Punkte für die zurückgelegte Strecke nach den gültigen Streckenflugregeln. Zusätzlich gab es für jeweils vier Minuten in der Luft einen Zeit-Punkt. Wer den Landeplatz am Freibad in Aschau erreichte, erhielt auf die Streckenpunkte einen Bonus von 20 Prozent. Jürgen Schreiner flog zwar nicht am weitesten, aber lang – und er erreichte den Landeplatz. Das gelang einigen unmittelbaren Konkurrenten nicht: Sie flohen vor Regenschauern nach Osten. Bernd Gassner landete in Ruhpolding, Felix Albrecht in Bergen.

Erstmals gab es auch eine Team-Wertung, bei der drei Piloten zu einer Mannschaft zusammengelost wurden. Ein Pilot wurde als Zugvogel gewertet (für ihn zählten die geflogenen Kilometer), beim Geier zählte die Flugzeit und für die Bergdohle gab es je zehn Punkte für das Überfliegen des Kampenwand-Gipfelkreuzes sowie das Erreichen des Landeplatzes. Hier setzte sich die Mannschaft Mühlhörndl bestehend aus Bernd Gassner, Felix Albrecht und Anton Bauer durch. Im Anschluss an den Wettkampf feierten die Kampenwandflieger bei Sonne und Regen im Freibad in Aschau. Bei der Siegerehrung wurden diverse Sachpreise, welche die Flugschule Chiemsee stiftete, an die Teilnehmer vergeben.

Ergebnisse Damen

1. Andrea Dorsch, Nova Mentor 2, 71 Punkte, 2. Claudia Spoor, Ozone Delta 2, 62 Punkte, 3. Marianne Bichler,, Advance Epsilon 5, 20 Punkte

Ergebnisse Herren

1. Jürgen Schreiner, Up Summit XC, 110 Punkte, 2. Bernd Gassner, Nova Mentor 2, 103 Punkte, 3. Hans Boretzky, Advance Sigma 8, 94 Punkte

Weitere Informationen über den Verein und das Fliegen an der Kampenwand unter www.kampenwand-flieger.de

Till Gottbrath

Drachen-Flieger-Verein-Bösingen

25-jährige Vorstandstätigkeit

Rainer Thieringer war 1. Vorstand des Drachen-Flieger-Verein-Bösingen (dfvb.de) seit der Gründung am 18.12.1988 und hat dieses Ehrenamt 25 Jahre lang mit hoher Einsatzbereitschaft gestaltet. Dazu ein paar Eckpunkte zu Rainers Wirken:

- *1990 fand die erste Vereinsmeisterschaft auf dem neuen, genehmigten Fluggelände in Bösingen statt*
- *1996 Planung zum Bau der Fliegerhalle und zum UL Schleppbetrieb werden aufgenommen*
- *1997 Bau der Fliegerhalle*
- *1998 Ausrichtung der Baden Württembergischen Landesmeisterschaft in Bösingen*
- *2005 Erweiterung der Fliegerhalle und zweite Baden Württembergische Landesmeisterschaft in Bösingen.*
- *2008 Testbetrieb Motorschirm*
- *2009 Großes Flugplatzfest zum 20-jährigen Vereinsjubläum*
- *2010 Bau der PV-Anlage auf das Dach der Fliegerhalle und Anschluss an die Stromversorgung*
- *2013 Aufnahme von regelmäßigem Elektroflugbetrieb mit dem Elektro-ES Trike und ATOS-VQ Fläche*

Rainer Thieringer war es als Vorstand immer wichtig, neuen Ideen im Verein Platz zu geben und unseren Verein offen zu halten. Er hat die anstehenden Veränderungen intuitiv erkannt
und diplomatisch geschickt umgesetzt. Wichtig war ihm immer die Verankerung des Vereins in der Gemeinde Bösingen und dies ist ihm auch sehr gut gelungen. Als Vorstand pflegte er einen teamorientierten Führungsstil und hat es immer geschafft, Einzelinteressen in Einklang mit den Vereinsinteressen zu bringen.

Auf der Hauptversammlung im März 2014 wurde Rainer von Bürgermeister Weiss die Landesehrennadel für Verdienste im Ehrenamt, unterschrieben vom Ministerpräsident des Bundeslandes Baden Württemberg Winfried Kretschmann, verliehen.

Christoph Lohrmann

GSC Nordhelle

Gästeflugbetrieb

Auf Grund der hohen Gastfliegerzahlen an der Nordhelle an Wochenenden und Feiertagen und der damit verbundenen Sicherheitsprobleme hat der Vorstand des GSC Nordhelle neue Regelungen für den Gästeflugbetrieb und die Abläufe am Startplatz getroffen. Der Vorstand des Gleitschirmclubs teilte mit, dass ab sofort folgende Regelungen gelten:
1. An Wochenenden und Feiertagen ist bei Überfüllung aus Flugsicherheitsgründen mit Gästeflug-Beschränkungen zu rechnen. 2. Die Startfläche im oberen Hangbereich ist an solchen Tagen grundsätzlich freizuhalten. Die Piloten haben eingehängt mit ihrem Schirm als Rosette zusammengelegt an den Seitenbereichen zu warten. Erst bei Startentschluss ist die eigentliche Startfläche zu betreten und es ist zügig zu starten. Bei Verschlechterung der Windbedingungen ist der Startbereich wieder zu verlassen. 3. Massenstarts, auch mit kurzen Zeitabständen, sind aus Flugsicherheitsgründen ebenfalls zu vermeiden.
Arno Gröbner

Erster Drachenfliegerclub Sachsen

Schleppen kann glücklich machen

Das erste Hartensteiner Fliegercamp im Juni 2014, im Erzgebirge, war ein Volltreffer. Bei samstäglich eher schwachen bis durchwachsenen Bedingungen wurde an Winde und UL unerschrocken geflogen. Am Abend dann Rock'n Roll am Feuer, wilde Gesänge, Gitarre und tolle Stimmung. Der Sonntag zeigte sich dann von bester Seite. Der Speck war ausgelegt und die Mäuse erschienen. Über 20 Piloten mit Schirm und Drachen aus Thüringen, Sachsen und Brandenburg

standen am Start. Zwar saugte die gute Thermik hin und wieder einzelne Piloten in den Himmel, aber der Startplatz füllte sich über den Tag dennoch immer mehr. Hervorragende Stimmung, prima Wetter und tolle Flüge rundeten das Fliegercamp ab. RC-Piloten tummelten sich am Rande des Flugplatzes mit spektakulären Flugfiguren, scheinbar jenseits des fliegerisch für möglich Gehaltenen und belebten das Geschehen zudem. Ein gelungenes Fliegerevent für Schirm- und Drachenpiloten mit der simplen Idee, die zerstreute Fliegerschar aus Sachsen, Thüringen und Brandenburg einmal jährlich zusammen zu bringen, neue Kontakte zu knüpfen und gemeinsame schöne Flugerlebnisse zu schaffen. Das alles auf idealem Fluggelände, mit Fliegerhorst und großem Partytempel verlangt unbedingt nach regelmäßiger Wiederholung. Auf geht's auch im nächsten Jahr am 13./ 14.06.2015.
Jan Lozek

Sallinghausen

Neues Fluggelände

Im Sauerland, dem Land der tausend Berge, sind die geländesuchenden Piloten äußerst aktiv: Unter anderem ist in der Nähe von Eslohe das interessante Fluggelände Sallinghausen vom DHV zugelassen worden. Das zum Teil wie ein Parabolspiegel daliegende, zirka zehn Hektar große Gelände bietet auch weitreichend Platz zum Groundhandeln, Üben und Schulen. Der zuständige Geländegutachter schreibt zu diesem Hang: „Die Landewiese (großzügige, hindernisfreie Wiese) eignet sich hervorragend auch als Übungshang für Windrichtungen aus Ost über Süd bis West."
Im direkten Übergang zum Übungshang wurde ein Startplatz für Freiflieger genehmigt. Dieses Süd-Ost-Fluggebiet verspricht schöne Flüge entlang des Gebirgszugs Homert. Besonders mit den zahlreichen weiteren Geländen wie zum Beispiel Wenholthausen-SW, Halbeswig-NW und Elpe-O mausert sich das Sauerland zum kleinen aber feinen Gleitschirmeldorado. Das frisch zugelassene Gelände ist in der privaten Hand von G. Völlmecke. Einer Kooperation oder einer anderen Übereinkunft mit einer Flugschule steht der Geländehalter offen gegenüber. Einzusehen ist das Gelände jetzt auch in der DHV-Geländedatenbank. Kontakt unter voellmecke86@gmx.de
Gerhard Völlmecke

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

Anzeigen

Redaktionsschluss

November Info 190 - 1. Sept. 2014

Januar Info 191 - 1. Nov. 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

FLY Tirol
FLUGSCHULE WESTENDORF

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

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

KOBARID, SOČA-TAL, SLOWENIEN
SPEZIELLE ANGEBOTE FÜR GLEITSCHIRMSCHULEN, GRUPPEN UND CLUBS!
Shuttle-Service Wetterinfo
Zimmer - B&B - Halbpenzion
PARAGLIDING CENTER
JELKIN HRAM
www.jelkin-hram.com
T: +386-5-3848-610
T: +386-41-953-370

V.l. Sebastian Huber (2), Daniel Tyrkas (1), Constantin von Unruh (3), Wallberg im Hintergrund

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal

Rekordflüge beim Wallberg Cup 2014

Das Pfingstwochenende bescherte den Gleitschirmfliegern im Tegernseer Tal exzellente Wetterbedingungen für weite Flüge. Schon lange lag die magische Marke eines 200 Kilometer FAI-Dreiecks im Visier der Streckenflieger. Als besonderen Anreiz hatte der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal (DGCTT) einen Preis von 2.000 Euro ausgelobt.

Drei Piloten lieferten sich ein spannendes Kopf an Kopf Rennen. Nach 9 Stunden hatte Daniel Tyrkas aus Seefeld am Ammersee die Nase vorn. Er flog ein Dreieck von 218 Kilometer, vom Wallberg über das Rofangebirge nach Hintertux im Zillertal. Von dort über den Gerlospass durch den Pinzgau nach Zell am See. Der Weg zurück zum Wallberg führte über den Pass Thurn an Kitzbühel vorbei bis nach Hopfgarten im Brixental. Platz zwei errang Sebastian Huber aus Ortenburg/Niederbayern mit 202 Kilometern, Platz drei ging an den Gaißacher Constantin von Unruh, dem ein 187 Kilometer Dreieck gelang.

Organisiert wird der Wallberg Cup vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal. Seit Jahren erfreut sich dieser Wettbewerb großer Beliebtheit, da jeder Teilnehmer einen Preis erhält. Traditionell erfolgte die Siegerehrung im Rahmen des Rottacher Seefests. Bei hervorragenden Wetterbedingungen gelang über 100 Piloten der Flug vom Wallberg zur Point, wo es zur Belohnung für jede Landung eine Brotzeit gratis gab. Der Wallberg hat als Ausgangspunkt großer Streckenflüge Geschichte geschrieben. Deutsche Rekorde, Weltbestleistungen und sogar ein Weltrekord wurden von hier erflogen. Mehr Infos unter fliegerclubtegernsee.de.

Benedikt Liebermeister

Anzeige

Tipps

für Wettbewerbseinsteiger

Mit Spaß und Freude lernen, seine Ziele erreichen und Unvergessliches erleben

TEXT **YVONNE DATHE, MARTIN PETZ** | FOTO **THOMAS IDE**

Beinahe jedes Wochenende finden Wettbewerbe statt. Piloten unterschiedlicher Könnensstufen nehmen dieses Angebot an und treffen sich dort. Gemeinsam mit Freunden erleben sie Streckenflüge, verbessern ihre fliegerischen Fähigkeiten, lernen neue Fluggebiete kennen und haben einfach nur Spaß. Damit der Einstieg für Neulinge leichter ist, haben wir hier ein paar Tipps zusammengefasst.

1. Geeigneter Wettbewerb

In Deutschland, aber auch in Österreich, Italien und anderen Nachbarländern gibt es viele Möglichkeiten, an Wettbewerben teilzunehmen. Es ist ratsam, einen auszuwählen, der zu dem eigenen fliegerischen Niveau passt. Für den Anfang eignen sich in Deutschland z.B. alle Landesmeisterschaften und natürlich die Paragliding und Junior & Ladies Challenge. Dort gibt es viele wertvolle Tipps für Einsteiger.

2. Vorbereitung

Genau wie bei einem normalen Streckenflug, sollte auch ein Wettbewerb gut vorbereitet sein. Informationen über das Gebiet und die Talwindsysteme daher im Vorfeld einholen. Ganz wichtig ist es, sich mit seinem GPS vertraut zu machen. Wer erstmalig auf einem Wettbewerb versucht, eine Route zu programmieren, gerät unnötig in Stress.

3. Vertraute Ausrüstung

Gerade bei den ersten Wettbewerben prasseln viele neue Eindrücke auf einen ein. Daher ist es wichtig, mit der eigenen Ausrüstung vertraut zu sein. Ein neues, vermeintlich leistungsstärkeres Gerät kostet im günstigsten Fall zuviel Aufmerksamkeit, die besser auf andere Dinge gerichtet sein sollte.

4. Fit und satt

Ein Wettbewerb fordert die gesamte Konzentration. Es ist notwendig, fit und ausgeschlafen an den Start zu gehen. Außerdem sollte ein gutes Frühstück selbstverständlich sein. Für den Flug ausreichend Wasser und kleinere Snacks mitnehmen, um Kopfschmerzen vorzubeugen.

5. Windeln oder Urinalkondome

Wer trinkt, muss die Flüssigkeit auch wieder los werden. Daher Urinalkondome oder Windeln nicht vergessen. Wenn die Blase während des Fluges drückt, ist die Konzentration schnell dahin. Auch wenn sie nicht gebraucht werden, ist es doch beruhigend zu wissen: „Im Notfall könnte ich...!“

6. Briefing beachten

Im Briefing wird die Tagesaufgabe bekannt gegeben. Hier gilt es, genau aufzupassen und bis zum Ende des Briefings zu bleiben. Oft werden am Ende noch wichtige zeitliche Details bekannt gegeben. Außerdem wird im Briefing auf bestimmte Besonderheiten hingewiesen. Sinnvoll ist es, früh am Startplatz zu sein und vor dem Briefing die Ausrüstung startklar zu machen.

7. Passendes Leistungsniveau

Je nach Typ steigt bei dem einen die Aufregung vor dem Start, der andere ist kurz vor dem Einschlafen. Dementsprechend unterschiedlich ist die mentale Vorbereitung. Wer zu ruhig ist, sollte sich mobilisieren. Dies kann durch aufbauende Musik, angeregte Gespräche oder etwas Bewegung erfolgen. Wer zu aufgeregt ist, sollte versuchen sein Erregungsniveau zu drosseln, indem er sich an einen ruhigen Ort zurückzieht, ruhige Musik hört oder versucht zu meditieren.

8. Richtiger Startzeitpunkt

Grundsätzlich sollte so früh wie möglich gestartet werden. Das bedeutet, sobald gewährleistet ist, dass die Thermik stark genug ist, um aufzudrehen. Auch wenn es noch vermeintlich lange bis zur Öffnung des Startzylinders ist, zahlt sich ein früher Start meistens aus. Es dauert manchmal länger als erwartet, bis die Basis erreicht wird. Außerdem hat man bei einem frühen Start die Möglichkeit, die Luft zu erkunden. Ein Abschätzen der Tagesqualität ist so möglich und erleichtert die anschließende Flugtaktik.

9. Zielsetzung

Die Zielsetzung für einen Wettbewerb ist schwierig. Yvonne hat eine Faustformel für die Zielformulierung entwickelt:

- **F** Fokus auf ein Ziel
- **L** Lust & Leidenschaft
- **I** Ich-Position
- **E** Eindeutig Positiv (negative Aussagen werden vom Unterbewusstsein nicht verarbeitet)
- **G** Gegenwart (Handlungen sind nur im Jetzt möglich!)
- **E** Ethisch einwandfrei (ein ruhiges Gewissen bei Einhaltung von Regeln)
- **R** Realistisch/unrealistisch (langfristige Ziele dürfen unrealistisch visionär sein, doch kurz-/mittelfristige Ziele sollten realistisch sein, damit steigt das Selbstvertrauen)

10. Eigenes Tempo fliegen

Gerade Anfänger wollen oft dem Führungspulk hinterher hetzen. Wenn das eigene Tempo dem des Führungspulks entspricht, ist das eine gute Sache. Doch oft wird geheizt, ohne auf die eigene Höhe zu achten. Die Folge kann eine frühzeitige Außenlandung sein. Besser ist es, sein eigenes Tempo zu fliegen. Das Ziel für die ersten Wettbewerbe sollte sein, immer sicher ins Ziel zu fliegen. Wer das schafft, kann seine Geschwindigkeit langsam steigern.

Ganz wichtig sind die Punkte Ich-Position und Lust & Leidenschaft. „Ich“ bin nämlich das Einzige, was ich beeinflussen kann, also muss das Ziel unter der eigenen Kontrolle liegen. Die Frage sollte lauten „Was kann ich dazu beitragen, um einen möglichst guten Flug zu absolvieren?“ Ob der Flug auf der Ergebnisliste nun einen ersten oder zehnten Platz ergibt, liegt nicht unter der eigenen Kontrolle. Die Vorfreude auf das Erreichen des Zieles ist wichtig. Erst wenn beim Denken an die Zielerreichung ein Grinsen auf dem Gesicht entsteht, ist das Ziel gut formuliert.

Wer sich bei der Formulierung des Zieles an das FLIEGER-Modell hält, kann mit einem zehnten, zwanzigsten oder auch achtzigsten Platz glücklich sein. Sofern sein eigenes Ziel erreicht wurde.

11. Im Pulk fliegen

Gerade über schwierigen Passagen sollte der Pulk genutzt werden. Im Pulk werden Thermiken schneller entdeckt. Alleingänger haben es oft schwerer. Außerdem kommt ein Pulk meistens, selbst wenn er scheinbare Umwege fliegt, schneller voran.

12. Risikobewusstsein

Beim Wettbewerb gilt genauso wie beim freien Fliegen: Hört auf euer Bauchgefühl! Während die Flugbedingungen für den einen Piloten noch gut fliegbar sind, können sie für den anderen bereits zu heftig sein. Jeder muss sich im Klaren darüber sein, dass es auch im Wettbewerb nur um die Freude am Fliegen geht. Das heißt im Zweifelsfall lieber landen gehen oder gar nicht erst starten. Auch wenn andere Piloten noch problemlos fliegen.

Anzeige

Tim Grabowski Weltmeister in der Klasse FAI 5

Gold, 2 x Silber und Bronze für das deutsche Team bei den Drachenflug-Weltmeisterschaften in Annecy

TEXT REGINA GLAS, FOTOS TOBIAS BAUER UND ECKHART SCHRÖTER

Tim über dem Startplatz „Col de la Forclaz"

Die Medaillengewinner in der Starrflüglerklasse: Norbert Kirchner (Silber), Tim Grabowski (Gold) und Christopher Friedl (AUT, Bronze)

DHV-TV www.dhv.de

TEAM GERMANY

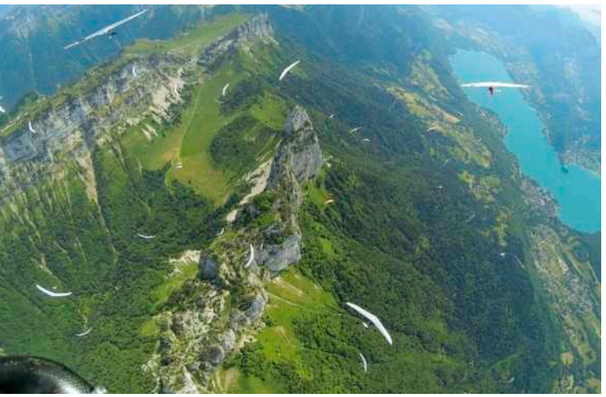
Vom 20. Juni bis 5. Juli 2014 fanden in Lac de Annecy/Frankreich die Weltmeisterschaften in den Klassen FAI 1 Frauen und Sport, FAI 2 Swift und FAI 5 Starrflügler statt. 101 Teilnehmer aus 15 Nationen kämpften um die Titel. Nach 6 Durchgängen holte sich Tim Grabowski den Weltmeistertitel bei den Starrflüglern, Norbert Kirchner gewann Silber vor Christopher Friedl (AUT). In der Teamwertung errang Deutschland Silber hinter Österreich vor Frankreich. Neue Weltmeisterin in der Klasse FAI 1 wird Yoko Isomoto aus Japan vor Francoise Dieuzeide-Banet. Corinna Schwiegershausen wurde mit Bronze gekürt.

Rund um den Lac d'Annecy gibt es jede Menge Möglichkeiten für Drachen- und Gleitschirmflieger, um in die Luft zu kommen. Riesige Flächen, wie man sie nur in Frankreich kennt. Der Startplatz am Col de la Forclaz hat einen Naturstart, eine Rampe und einen Gleitschirmstart, der großflächig mit Teppich ausgelegt ist. Fast hat man den Eindruck, hier wird jeden Tag Staub gesaugt. Der Ausblick auf den See ist traumhaft. Der Startplatz Semnoz bietet Platz für mehrere hundert Drachen und hat drei Startrampen. Die Aussicht ist gigantisch, der Montblanc zum Greifen nahe. Der Landeplatz in Doussard toppt das Ganze. Frei von jeglichen Hindernissen und schön vom Talwind angeströmt, allerdings sehr stark von Drachen und Gleitschirmen frequentiert. Das deutsche Team nutzte die paar Tage vor dem Wettbewerb, um das Fluggebiet aus der Luft kennenzulernen und sich einzufliegen. Im Starrflügelteam waren neben Tim Grabowski - dem Sieger der Vor-WM 2013 - noch Norbert Kirchner, Markus Hanfstängl, Peter Friedemann, Jochen Zeyher und Dieter Kamml. Bei den Frauen flog Corinna Schwiegershausen für Deutschland. Für die Sportklasse hatte sich Roland Wöhrle angemeldet.

Das Deutsche Team in Annecy v.l.: Norbert Kirchner, Dieter Kamml, Markus Hanfstängl, Peter Friedemann, Corinna Schwiegershausen, Teamchefin Regina Glas, Tobias Bauer (Teamassistent), Tim Grabowski, Jochen Zeyher, Roland Wöhrle

Drachensuche im Schilf

Der erste Wettkampftag ging gut los: Tim Grabowski fliegt als Erster ins Ziel vor dem Österreicher Walter Geppert und Norbert Kirchner. Jochen Zeyher kommt als dritter Deutscher ins Ziel und punktet für Deutschland. Kurz nach ►



Ein Starrflüglerpulk über den Felsen von Annecy

Zwei Teambusse von VW auf dem Weg zum Startplatz

Tim Grabowski

Tim ist 27 Jahre alt, gelernter Holzmechaniker, lebt in Füssen und arbeitet seit Jahren bei der Firma A.I.R., dem Hersteller seiner Fluggeräte.
Tim unternahm schon als Kleinkind Flugversuche und rannte oft mit einer Plastikplane den Hang herunter. Mit gerade mal vier Jahren nahm ihn sein Vater im Drachen mit. "Ich kann mich sogar noch ein bisschen daran erinnern. Ich glaube, seitdem bin ich vom Drachenfliegen fasziniert. Als ich den Drachen heben konnte, lehrte mich mein Vater das Fliegen am Übungshang. 2000 habe ich dann meinen Schein im Allgäu bei der Flugschule Aktiv gemacht." 2004 gewann er die Junior Challenge, 2005 die Österreichische Meisterschaft und holte den 1. Platz in der Deutschen Liga. 2006 war er Deutscher Meister und 11ter bei der Weltmeisterschaft in Florida. Weitere Deutsche Meistertitel folgten 2012 und 2014.

Tim, warum fliegst Du Drachen und nicht Gleitschirm? Mit dem Schirm kann man inzwischen auch weit fliegen, er ist handlicher als ein Drachen.
Gleitschirm was ist das ? Nein natürlich nur ein Spaß! Ich habe mit dem Drachenfliegen angefangen, weil es mich schon immer fasziniert hat. Natürlich habe ich auch bald mal aus Interesse ins Gleitschirmfliegen hinein geschnuppert. Die Einfachheit und das Spielen an einem kleinen Hang haben mich gereizt. Immer wieder fliege ich gerne bei ruhigen Bedingungen mit dem Schirm. Doch meine große Leidenschaft ist das Drachenfliegen. Nichts ist so vogelähnlich, frei und mit dem Wind im Gesicht zu fliegen. Mit dem Atos habe ich für mich den besten Kompromiss aus Leistung, Sicherheit und akzeptablem Aufwand gefunden. Ich liebe das Streckenfliegen in den hohen Bergen und das wieder zu Hause landen ;-)

Warum fliegst Du lieber starr als flexibel?
Ich fliege beides sehr gerne. Beim Flexi ist es das direkte Handling und das Spüren jeder Luftbewegung. Beim Starren ist es die Leistung vor allem gegen den Wind. Sicherheit, Geschwindigkeit und auch das Technische finde ich super spannend.

Was glaubst Du, hast Du bei der WM besser gemacht als die Konkurrenz?
Ich bin den ersten Tag entspannt angegangen. Eine WM ist lang und dass ich den ersten Tag gleich gewinnen konnte, war natürlich super für mich. Ich war konstant und jeden Tag ganz vorne dabei. Nach einigen Ruhetagen bin ich immer wieder super motiviert in den nächsten Tag gegangen. Außerdem hatte ich natürlich die richtige Portion Glück im richtigen Moment :-)

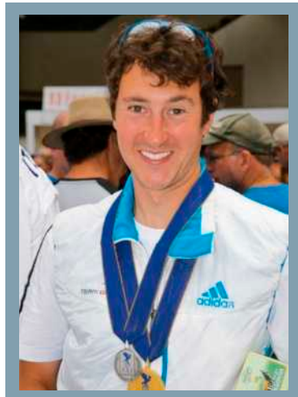
Was sagst Du zu Deinem Erfolg?
Für mich ist mit dem Weltmeistertitel - und das meine ich wirklich so - ein Kindheitstraum in Erfüllung gegangen. Das Fliegen im Wettbewerb mit den besten Piloten der Welt macht mir riesigen Spaß. So lernt man immer dazu.

dem Zieleinflug brauche ich die Jungs für einen Sondereinsatz. Im zwei Meter hohen Schilf suchen sie nach dem Atos von Peter Friedemann. Er hatte seinen Drachen nach einer spektakulären Landung im Naturschutzgebiet von Doussard - einen Kilometer vorm Ziel - bereits abgebaut, als er zur Hauptstraße wanderte, damit wir ihn leichter finden konnten. Als er anschließend den Drachen holen wollte, war es auf einmal wie im Irrgarten. Tausend Spuren gingen in dieses Schilfgebiet und der Atos war verschwunden. Mitten in der Suche klingelt mein Telefon. Tobi unser Helfer ist dran: "Habts scho ghört, dem Walter Geppert ist sein Atos am Landeplatz gestohln worn. D' Österreicher san ganz fertig!" Betroffen schauen wir uns an. Das kann doch nicht wahr sein. So dreist kann doch niemand sein. Da hat bestimmt jemand den Drachen verwechselt. Tim schaut auf unseren Dachständer und meint: "Wem gehört der Atos mit den roten Bändern?" Stille! Das wird doch nicht der Drachen vom Walter sein? Tatsächlich haben die Jungs in der Eile auch den Drachen vom Walter aufs Dach gelegt. Im nächsten Moment rufe ich den Teamchef der Österreicher an, um unser Missgeschick zu beichten. Die Erleichterung war groß. Auch Peters Drachen wurde endlich gefunden und wir machten uns auf die Rückfahrt ins Camp in Doussard. Hier war unser Quartier für mehr als zwei Wochen.

Der zweite Wettbewerbstag war ebenfalls erfolgreich. Bei den Damen flog Corinna als Zweite über die Linie, hinter der Japanerin Yoko Isomoto. Der Österreicher Christopher Friedl gewann mit gutem Zeitvorsprung vor Timmi und Markus Hanfstängl. Am Abend kochten unsere Hobbyköche Norbert und Uli riesig auf. Jede Menge Küchenschaben und Salatraupen taten ihr Bestes, um die Beiden zu unterstützen. Ein gemeinsames Essen auf unserer tollen Aussichtsterrasse am See - die Stimmung im Team war bestens.

Kollision mit einem Gleitschirm

Weniger erfreulich war der nächste Tag. Es waren bereits alle drei Klassen in der Luft, als Timmi ziemlich aufgeregt am Funk meldete, dass Markus am Rettungsschirm hing und auf die drei Felszacken von Annecy zusteuerte. Ein Gleitschirm hatte die schnell steigenden Atosse unterschätzt und Markus flog ihm von unten in seinen Schirm. Beim Zusammenstoß kugelte sich Markus die rechte Schulter und den linken Ellbogen aus. Trotzdem konnte er seinen Rettungsschirm werfen. Sein Landeplatz war hoch oben und mitten in den Felsen. Bei dieser Aktion hatten ihm wohl einige Schutzengel beigestanden. Dank der genauen Koordinatenangaben über Funk von einigen Piloten über ihm, konnte Markus zügig mit dem



Ergebnisse

Starrflügler FAI 5
1. Tim Grabowski (GER)
2. Norbert Kirchner (GER)
3. Christopher Friedl (AUT)
Teamwertung Starrflügler FAI 5
1. Österreich
2. Deutschland
3. Frankreich
Sportklasse FAI 1
1. Mario Alonzi (FRA)
2. Pierro Zin (FRA)
3. Balasz Ujhelyi (HUN)
TeamwertungSportklasse FAI 1
1. Frankreich
2. Österreich
3. Ungarn
Frauen FAI 1:
1. Yoko Isomoto (JPN)
2. Francoise Dieuzeide-Banet (FRA)
3. Corinna Schwiegershausen (GER)
Teamwertung Frauen FAI 1:
1. Japan
2. Frankreich
3. Russland
Swift Class 2
1. Manfred Ruhmer (AUT)
2. Andre Hediger (CHE)
3. Steve Cox (CHE)

Norbert Kirchner

Norbert ist 49 Jahre, kommt aus Niederlauer in Franken und fliegt seit 1988. Bei einem Besuch auf der Wasserkuppe entdeckte er das Drachenfliegen. Da er direkt neben einem Segelflugplatz aufwuchs, war der Wunsch zum Fliegen schon immer vorhanden.

Wie hast Du Dich auf die WM vorbereitet und wie stark war die Konkurrenz?
Ich habe an der Vor-WM teilgenommen, um das Gelände kennenzulernen und dieses Jahr die Deutsche- und Hessische Meisterschaft zum Vergleich mit der Konkurrenz genutzt. Dazwischen habe ich nach vielen Jahren wieder mal ein paar Flüge mit dem Flexi absolviert. Dies hat sicherlich dazu geführt, die Leistung, die der Starre bietet, noch besser zu nutzen.
Die Konkurrenz hatte hohes Niveau, so war der kleinste Fehler für jeden einzelnen Platz entscheidend. Am ersten Tag hatte ich einen guten Start in den Wettbewerb, so hatte ich eine gute Ausgangsituation. Jeden Tag habe ich versucht, mich zu steigern, konzentriert zu bleiben und habe mich auf jeden Durchgang gefreut, so dass der Spaß zu einem tollen Ergebnis geführt hat. Am letzten Tag war die Spannung auf der Spitze, aber wir sind taktisch geschickt geflogen. Zudem haben wir als Mannschaft hervorragend zusammen gearbeitet. Danke an die Jungs. Bei jedem Wettkampftag hatten wir von allen Mannschaften die beste Betreuung durch unsere Teamchefin Regina und dem Helferteam.

Dank an die Sponsoren

Ein überglückliches deutsches Team

Die besten Teams in der Starrflügelklasse kommen aus Deutschland (2), Österreich (1) und Frankreich (3)

► Hubschrauber geborgen werden. Unser Teamarzt Ecki Schröter brachte Markus bereits am Abend wieder zu uns ins Camp. Ein paar Tage später wurde er vom ADAC ins Unfallkrankenhaus Murnau zur Schulter-OP gefahren. Den Tag gewann wieder Christopher Friedl vor Norbert Kirchner, Timmi wurde Fünfter. Dieter Kamml punktete ebenso fürs Team. Bei den Frauen gewann Yoko Isomoto, Corinna flog als achte Pilotin über die Linie.

Doppelführung für Deutschland

In den nächsten zwei Durchgängen konnten Tim und Norbert ihre Doppelführung ausbauen. Corinna arbeitete sich langsam mit einem Tagessieg nach vorne auf Rang drei. Der letzte fliegbare Tag. Es wurde nochmal spannend. Tim und Norbert entspannten sich tags davor bei einer mehrstündigen Bergwanderung auf den La Tournet, wo sie viele Steinböcke trafen. Der Rest vom Team radelte nach Annecy zum Eisessen. Wettermann Joel sprach von einem guten Flugtag. Das Ziel war an diesem letzten Durchgang im Stadtpark am See mitten in Annecy geplant. Ein Mega-Aufwand, um für Zuschauer und Medien etwas zu bieten. Die Aufgabe für die Starren lautete 141 km. Die Damen hatten 90 km auf dem Taskboard stehen. Doch alle Vorflieger soffen vor den Augen der WM-Teilnehmer Richtung Landeplatz ab. Keine Wolke war zu sehen, dafür eine kräftige Inversion. Die Zeit verging und die Aufgabe wurde mehr und mehr gekürzt. Am Ende waren 70 Kilometer für die Starren zu fliegen, die Damen und die Sportklasse hatten noch viel weniger. Mittlerweile war es 16 Uhr. Riesen Pulks waren vorm Startberg, es ging zäh. Weiter in den Bergen ging es besser, aber die Zeit lief. Niemand flog an diesem Tag ins Ziel. Die Zuschauer, Charlie Jöst, DHV-Vorstand mit Kamera für einen WM-Beitrag unterwegs und unser Bodenteam warteten vergeblich. Timmi flog am weitesten und gewann den Tag vor Norbert. Damit sicherten sich die beiden einen sensationellen Doppelsieg. Corinna flog hinter Francoise Dieuzeide-Banet (FRA) am weitesten, aber es gab nur wenig Punkte. Somit blieb sie auf Rang 3 hinter Yoko und Francoise. Leider verunglückte am letzten Tag der Japaner Masakazu Kobayashi tödlich, als er laut Zeugenaussagen zu nahe am Berg kreiste und frontal ohne Reaktion in eine Felswand flog. Er wird noch obduziert. Dieses tragische Unglück trübte unseren Erfolg erheblich und feiern war an diesem Abend tabu. Die Gedanken waren beim japanischen Team und seiner Familie.

Soweit ich mich erinnern kann, gab es noch nie so einen großen Erfolg für ein deutsches Drachenteam. Dies lag an dem außergewöhnlichen Zusammenhalt im Team. Es war die pure Freude, den Elan und das Zusammenspiel der Jungs am Boden und in der Luft zu beobachten. Im Namen des gesamten Teams möchte ich mich herzlichst bei unseren Sponsoren bedanken, ohne die wir nicht so professionell aufgetreten wären. Besonderer Dank geht auch unsere Bodencrew, unseren Teamarzt Ecki, meinen Assistenten Tobi und an unsere freiwilligen Helfer Uli, Olli sowie sonstigen Unterstützern.

Mehr Infos auf www.dhv.de unter Piloteninfos/Wettbewerbssport.

Regina Glas - Teamchefin

Regina fliegt seit 1989 Gleitschirm und seit 1990 Drachen. „Schon in meiner Kindheit habe ich vom Fliegen geträumt. Vögel waren meine Lieblingstiere und Karlsson vom Dach war meine liebste Kindersendung. Mit 12 Jahren habe ich dann den ersten Drachenflieger im Zillertal gesehen und von da an hat mich diese Sportart extrem fasziniert." Fünf Mal gewann sie mit dem deutschen Frauenteam Gold bei Weltmeisterschaften.

Der erste offizielle Einsatz als Teamchefin für das deutsche Flexiteam war im Jahr 2006 bei der Europameisterschaft in Kroatien. Die ersten Medaillen errang sie bei der EM in Greifenburg 2008, wo die Mannschaft Bronze gewann, Corinna Schwiegershausen Gold und Christa Aichner Bronze bei den Frauen. Oft waren die Teams knapp an Edelmetall dran, jetzt klappte es endlich. Doppelsieg und Teamsilber für die Starrflügler, Bronze in der Einzelwertung der Frauen.

"Ich bin megastolz auf mein Team. Sie haben es mehr als verdient. Timmi kenne ich seit seinem 16ten Lebensjahr und ich wusste immer, dass er einmal ganz oben stehen wird. Dazu gehört viel Flugerfahrung, Disziplin und Stärke. Das alles hat er bewiesen. Auch Norbert hat gezeigt, dass sein Deutscher Titel 2011 kein Zufall war. Er ist sensationell geflogen und hat große mentale Stärke gezeigt. Timmi und Norbi haben sich ideal ergänzt und sich gegenseitig gestärkt."

Anzeige

Anzeigen

Start am Startplatz in Linhares

Erfolg für deutsche Gleitschirm-Piloten beim PWC

Spannende Flüge über der Sierra de Azinha in Portugal

TEXT UND FOTOS **YVONNE DATHE**

Andreas Malecki, Yvonne Dathe und das deutsche Team holten sich beim Paragliding World Cup in Portugal jeweils den dritten Platz. Bei den Männern gewann Felix Rodriguez (ESP) vor Julien Wirtz (FRA). Emi Igawa (JPN) gewann bei den Frauen vor Ayse Bayrak (TUR). In der Nationenwertung lag Frankreich vor Spanien. Der World Cup fand vom 21. – 28. Juni in Celorico da Beira in Portugal statt.

Insgesamt nahmen 123 Piloten aus der ganzen Welt an diesem hochkarätigen Wettbewerb teil. Angesetzt waren ursprünglich sechs Wettbewerbsdurchgänge. Das Wetter sorgte für vier spannende Durchgänge über das hügelige Flachland von Portugal.

Flug über die Windräder

Am Sonntag, 22. Juni, startete der erste Lauf. Die Wetterprognosen versprachen Sonne. Am Startplatz in der Sierra de Azinha wehte ein kräftiger Wind. Dadurch dauerte es relativ lange, bis alle Piloten in der Luft waren. Nach dem Start ging es rund 70 km weit über das Flachland. Doch zuerst musste nochmals Höhe getankt werden. Eine der ersten Thermikquellen fanden die Flieger über den beeindruckenden Windrädern, die auf den Hügeln der Sierra de Azinha aufgebaut sind. Nach rund zwei Stunden erreichten die ersten das Ziel. Ganz vorne Felix Rodriguez aus Spanien, der am Ende auch den Gesamtsieg holte. Andreas (Pepe) Malecki kam am ersten Tag auf den 7. Platz und legte somit den Grundstein für seinen späteren dritten Platz in der Gesamtwertung. Yvonne Dathe hatte einen schlechten Einstieg. Sie musste am ersten Tag nach 15 km landen und das Feld von hinten aufrollen.

Es folgten zwei Tage der Regeneration. Viel Wind und zeitweise Regenschauer machten ein Wettbewerbsfliegen unmöglich.

2. Herrensieger: 2. Julien Wirtz, 1. Felix Rodriguez, 3. Andreas Malecki

3. Damensieger: 2. Ayse Bayrak, 1. Emi Igawa, 3. Yvonne Dathe

Das Deutsche Team ist gut drauf

Beständigkeit zahlt sich aus

Bei den folgenden zwei Durchgängen platzierte sich Andreas Malecki beständig in den Top Ten. Nur am letzten Tag landete er etwas abgeschlagen. Doch die drei zuvor hervorragenden Ergebnisse reichten am Ende für den dritten Platz. Der junge Nachwuchspilot Martin Petz holte sich am dritten Flugtag, bei dem es wieder rund 75 km über das Flachland ging, den dritten Platz in der Tageswertung. Am letzten Flugtag flog er sogar als erster über das Ziel. Doch wegen der Leadingpoints, die Piloten belohnen, welche die Führungsarbeit machen, wurde er an diesem Tag nur Zweiter. Yvonne Dathe steigerte ihre Leistung nach dem ersten Tag kontinuierlich und flog am dritten Flugtag als einzige Frau ins Ziel. Damit rutschte sie von ganz hinten auf den dritten Platz nach vorn. Auch die weiteren deutschen Piloten Ulrich Prinz, Torsten Sattler, Thomas Ide und Günter Klaus flogen sehr beständig, so landete Deutschland in der Nationenwertung neben Andreas Malecki und Yvonne Dathe ebenfalls auf Platz 3.

PARAGLIDING WORLD CUP

Wertung Männer Overall:
1. Felix Rodriguez (ESP)
2. Julien Wirtz (FRA)
3. Andreas Malecki (GER)

Wertung Overall Damen:
1. Emi Igawa (JPN)
2. Ayse Bayrak (TUR)
3. Yvonne Dathe (GER)

Nationenwertung:
1. Frankreich
2. Spanien
3. Deutschland

Wertung der weiteren deutschen Piloten:
10. Ulrich Prinz
21. Martin Petz
52. Torsten Sattler
59. Thomas Ide
83. Günter Klaus

Zehn Jahre am Limit

Soweit die Füße (und die Flügel) tragen

TEXT UND FOTOS **TILL GOTTBRATH**

Wer bei den Crossalps mitmachen machen will, muss sich so früh wie möglich anmelden. Rund 100 Piloten durften 2014 an den Start gehen - auch viele Nachrücker.

Anfang Juli 2014 fanden zum zehnten Mal die Crossalps statt. 33 Stunden haben die Teilnehmer bei dem weltweit beliebtesten Hike & Fly-Wettbewerb Zeit, sich möglichst weit vom Ausgangsort Grainbach am Fuß der Hochries zu entfernen – und rechtzeitig wieder zurückzukommen. Deutlicher Gesamtsieger wurde der Österreicher Tomy Hofbauer mit 192,04 Crossalps-Punkten. Er flog rund 50 Kilometer und legte 146,26 Kilometer plus rund 3.500 Höhenmeter zu Fuß zurück. Viel wichtiger aber: keine Unfälle und am Ende jede Menge ebenso müde wie stolze und glückliche Teilnehmer!

Zehn Jahre Crossalps. Zehn Jahre der persönliche Wendepunkt am Limit. Zehn Jahre Begeisterung. Darauf dürfen die Veranstalter vom GSC Hochries-Samerberg um Ernst Gräfe, Uli Strasser, Bubi Herold, Reinhold Parl, Minzi Paul, Daniel Wagner, Franz Holzner und Werner Schütz wirklich stolz sein. Kein anderer Hike & Fly Wettbewerb ist auch nur annähernd so beliebt. Wer mitmachen will, muss sich am ersten Tag der Anmeldung registrieren und bezahlen – und kann dennoch auf der Warteliste landen. Rund 100 Starter lassen die Veranstalter zu. Mehr können sie nicht auswerten, mehr, so glauben sie, würde den Charakter der Veranstaltung ändern. Und ich glaube, da haben sie recht.

V. l.: Sebastian Huber, Tomy Hofbauer, Pascal Purin

V. l.: Lisa Bauer, Vera Polaschegg, Christin Kirst

Zum Sport: Der Wetterbericht versprach nicht gerade gutes Flugwetter: Kräftige Winde am Samstag, niedrige Basis, Schauer und eventuell Gewitter. Für den Sonntag drohte Föhn. Es sah so aus, als ob das größte Problem wieder einmal darin bestehen würde, überhaupt zu fliegen… Schließlich muss der Mindestfluganteil 20 % der Gesamtstrecke zwischen Ausgangs- und Wendepunkt betragen (in direkter Linie).

Aber der Wettergott hatte ein Einsehen. Der Samstag brachte mäßige Westwinde – ideal zum Soaren Richtung Osten – ein klein wenig Thermik und nur sehr wenige Schauer. Nur, am Start weiß das ja noch keiner von uns Teilnehmern. Aber die Taktik für die meisten war klar. Es sah fliegbar aus, also rauf auf die Hochries, Kurs Ost und sofort die ersten Flugkilometer sammeln. Wer Glück hatte, konnte bis zur Kampenwand soaren. Wer mehr Glück hatte, das nötige Können und einen leistungsfähigen Schirm auch darüber hinaus. Einige Piloten erreichten die CTR in Salzburg, Schluss mit Fliegen.

Jetzt hieß die Frage: Wie weit will ich in der Nacht noch gehen, um am Sonntag noch rechtzeitig heimzukommen. Denn nur wer rechtzeitig bis 17 Uhr Grainbach erreicht, bekommt die 20 % Finisher Bonus auf seine Wertungsstrecke. Würden wir fliegen können? Einige entschlossen sich, sicher heimzukommen und wanderten bis die Füße glühten. Andere pokerten: Sie wollten fliegen. Beides führte zum Ziel: Am Sonntag herrschte Flugföhn, will heißen, der Föhn war so schwach ausgeprägt, dass es viele Piloten für vertretbar hielten, zu fliegen. Zum Glück waren sie auch nach der Landung dieser Meinung.

Die 102 teilnehmenden Piloten legten bei insgesamt 260 Flügen rund 2.700 Kilometer zurück und wanderten in der Summe rund 6.000 Kilometer plus unzählige Höhenmeter. Stefan Bocks gelang mit 65 Kilometern der längste einzelne Flug. Und wieder einmal zeigte er das kreativste, aber auch verwegenste Routing. Und wieder einmal kam er genau deshalb nicht rechtzeitig heim…

Gesamtsieger Thomas Hofbauer brachte eine unglaubliche Leistung. Der Nova Team-Pilot flog rund 50 km und wanderte über 146 km mit rund 3.500 Höhenmetern – mit voller Flugausrüstung auf dem Rücken! Damit setzt er neue Maßstäbe bei Hike & Fly Wettbewerben: Ein normal trainierter Wanderer legt in der Ebene etwa 5 km/h zurück. Nimmt man die Faustformel, dass 100 Höhenmeter von der Zeit (und auch der Anstrengung) her, die man dafür zusätzlich braucht, einem Leistungskilometer entsprechen, macht das bei Hofbauer 146 + 35 = 191 Kilometer aus. Dafür braucht ein normaler Mensch, wenn er es überhaupt schafft und keine Pausen macht, über 38 Stunden. Bei Hofbauer kommen aber noch die Zeit für 50 Flugkilometer hinzu, die Startvorbereitungen für seine zwei Flüge, das Schirmpacken, Pausen sowie vielleicht doch mal ein kleines oder größeres Geschäft… Kein Wunder, dass er im Ziel von Krämpfen geplagt nach Magnesium suchen ließ. Auf seiner Facebook-Seite kommentierte er: „Eigentlich wollte ich nur schauen, wo meine Grenze liegt. Das weiß ich jetzt auch. Viel mehr geht da nicht mehr."

Das eigentliche Highlight ist die Atmosphäre im Ziel. Jeder hat seinen persönlichen Everest bestiegen und jeder zeigt großen Respekt vor der Leistung des Kollegen. Wo warst du? Wie lief es bei Dir? Hier treten keine Sportler GEGENeinander an, hier erobern 100 Leute MITeinander die Nutzlosigkeit und haben dabei jede Menge Spaß. Hier gibt es keine Event-Agentur, die nach dem schnellen Euro schielt oder ein Unternehmen, das den eigenen Namen bekannt machen will. Bei den Crossalps sind Leute, die mit Herzblut und Begeisterung den geilsten Hike & Fly Wettbewerb weit und breit machen. Das musste mal gesagt werden. Im Namen aller Teilnehmer, die meisten von uns mehrfache Wiederholungstäter: Danke an Ernst, Uli, Bubi, Reinhold, Minzi, Daniel, Franz, Werner und ihr Team.

Detailinfos und Ergebnisse unter www.Crossalps.com

Wertung Damen		
1.	Christin Kirst (GER), Skywalk Cayenne 4	100,14 Pkte.
2.	Vera Polaschegg (AUT), NOVA Mentor 3 light	80,60 Pkte.
	Lisa Bauer (AUT), BGD Tala	80,60 Pkte.

Wertung Herren		
1.	Thomas Hofbauer (AUT), NOVA Mentor 3 light	192,04 Pkte.
2.	Sebastian Huber (GER), Gin X-Alps	154,26 Pkte.
3.	Pascal Purin (AUT), NOVA Triton 2	150,37 Pkte.

Werner Schütz im Interview

Glückwunsch Werner, für eine gelungene Veranstaltung und zum zehnten Jubiläum. Was macht den Erfolg der Crossalps aus?

Werner: Wir machen das eigentlich für uns selbst und brauchen uns nicht nach den Wünschen eines Sponsors zu richten. Die Crossalps ist von Piloten für Piloten, und Miteinander ist wichtiger als der sportliche Wettkampf. Über die Zeit zieht das eine bestimmte Spezies von Piloten an, die zum Event passen. Das macht am Ende diese einzigartige Atmosphäre aus. Es ist ja fast wie bei einem Klassentreffen, weil sich so viele Leute schon seit Jahren kennen.

Alles eitel Sonnenschein. Gibt es keine Probleme?

Werner: Doch, leider schon. Hier in Grainbach sieht es nicht mehr so gut aus für die Gleitschirmflieger. Der Flugschule wurde gekündigt, der Wirt an der Bahn hat geschlossen – es ist leider ein wenig am Bröseln…

Aber es wird doch hoffentlich weitergehen?

Werner: In jedem Fall. Trotz der Arbeit macht es uns nach wie vor viel Freude und das positive Feedback der Teilnehmer bedeutet reiche Anerkennung. Wir haben ein paar spannende Ideen für die Zukunft. Es ist aber noch zu früh, das jetzt anzukündigen.

Da sind wir alle gespannt. Danke für das Interview und weiter alles Gute.

Come together

Kastendenken und skeptische Seitenblicke waren Gestern. Bei der Challenge 2014 in Greifenburg treffen sich Drachen- und Gleitschirmpiloten zum Wettkampf, räumen mit alten Vorurteilen auf und teilen gemeinsam Vorträge und Grillwurst.

TEXT UND FOTOS **FREDEGAR TOMMEK**

Ja, zunächst gab es sie noch. Die altbekannten Sticheleien zwischen Gestängefliegern und Plastiktüten-Heinis. So kam kurzzeitig Verwirrung im Paragliding-Lager auf, als allgemein realisiert wurde, dass auf dem feuerroten, Adidas-Challenge-Shirt zwei stilisierte Drachen, aber nur ein Gleitschirm über den Rücken des Bekleideten fliegt. Und in der Tat waren die Drachenflieger mit 53 Teilnehmern deutlich in der Überzahl, was die Gleitschirmflieger mit nur 34 Piloten nicht gewohnt waren. Spätestens am zweiten gemeinsamen Abend aber, als noch kurz diskutiert wurde, ob der Gleitschirmpilot an sich, denn auch ordnungsgemäß über die Schulter schielt, bevor er seinen Thermikkreis allzu überraschend für die Folgenden „reinzieht"... spätestens also, als diese leidige Diskussion von allen Beteiligten einvernehmlich beendet wurde, konnte interdisziplinär gelernt und gelacht werden.

So gewannen vor allem Gleitschirmflieger erfrischende Erkenntnisse, was sich denn bei den Kollegen beispielsweise beim Thema Landeeinteilung mit dem Drachen im Kopf abspielt. Gut möglich, dass sich das gegenseitige Verständnis beim nächsten gemeinsamen Endanflug rentiert und bestenfalls eine Kollision verhindert.

Lernen von Stars und Sternchen

Ein Hauptgrund für die erfolgreiche Veranstaltungsreihe der „Challenge" ist die professionelle Besetzung des Organisatoren-Teams. Bei den Drachen lies sich ein entspannter und in Annecy frischgekürter Weltmeister Tim Grabowski gerne in die Karten blicken und wurde von der Nationalmannschaftsbetreuerin Regina Glas und den ehemaligen Deutschen Meistern Oliver Barthelmes und Andi Becker im Team unterstützt. Bei den Schirmen standen Marc Wensauer (PWC- und Ligapilot), Michi Gebert (X-Alps Teilnehmer) und Klausi Tretter (Liga-Chef) täglich Rede und Antwort. Unverwüstlich auch die Geduld und Fachkenntnis von Andreas Riek, wenn es um die Auswertung der geflogenen Tasks und alle Fragen rund um elektronische Geräte und Programmierung geht.

Dass die Organisatoren trotz durchwachsenem Flugwetter immer gutgelaunt auf dem Fliegercampingplatz anzutreffen waren, spricht für ihr Engagement und die Freude an diesem Job.

Und wenn wir auch of darüber lamentieren, dass unser Sport unpopulär ist und in den Medien kaum stattfindet. Einen Vorteil hat unsere Randsportart in jedem Fall: Wo sonst kommt man den erfolgreichen Vorbildern so nah und kann sich unkompliziert mit ihnen austauschen?

Mit angezogener Handbremse

Das Unwort der Challenge 2014 lautete „Höhentief" und lies nur selektive und kleine Tasks zu. Hinzu kam eine deutliche Nordströmung, die die gewählten Aufgaben auf das geschützte Gebiet der Kreuzeckgruppe begrenzte. Die Drachen nahmen zwar mehrere Anläufe, mußten sich aber mit nur einem gültigen Task am fünften Wettkampftag begnügen. Die ausgeschriebenen 50 Kilometer konnten von drei Piloten gemeistert werden, die sich damit bereits auf dem Treppchen wiederfanden.

Die Gleitschirmflieger bewiesen kräftiges Sitzfleisch und brachten es immerhin auf drei gewertete Durchgänge. Den erst nach 16.00 Uhr gestarteten ersten Task über 25 Kilometer konnten nur die vier Piloten bis ins Ziel fliegen, die es verstanden, die wenige und späte Thermik des Tages zu nutzen. Beim zweiten Anlauf gelang dies Mangels Sonneneinstrahlung niemandem. Dementsprechend niedrig fiel die Punktevergabe aus. Der dritte Durchgang lief gut an und hielt auch endlich genug Wolken-Thermik bereit. Da sich aber die Gewittertürme bedrohlich hoch im Drautal aufbauten, wurde das Rennen nach einer Stunde gestoppt und brachte auch nicht die erhoffte, wertige Aufgabe.

Nach nahezu perfekten Bedingungen in den Vorjahren, musste die diesjährige Challenge also kleine Brötchen backen. Würdige Sieger und glückliche Gewinner-Gesichter brachte sie bei der gemeinsamen Siegerehrung aber trotzdem auf`s Treppchen.

Tim Grabowski, frischgebackener Starrflügler Weltmeister

Die besten Drachenflieger v. l. Günther Morlok (3.), Thomas Hofbauer (1.), Markus Baisch (2.)

Startplatz Emberger Alm

Die Gleitschirmsieger Jürgen Bienhüls (3.) und rechts der Gewinner Manuel Bauer

Workshops und Vorträge

Gut, dass der Drau-Campingplatz zu der perfekten Flieger-Infrastruktur auch Alternativen bietet. Neben Tischtennis, Volleyball und kostenlosem Badeseebesuch verbrachten die Teilnehmer vor allem die ersten, regnerischen Tage im großen Zelt und lauschten dem Angebot an Vorträgen. Verbandsarzt Ekki Schröter reiste mit „Erste Hilfe in der Fliegerei" im Gepäck an. Andi Becker veranschaulichte anhand von Flug- und Wolkenbildern seine Sicht der Dinge, auf welche Eigenheiten beim thermischen Fliegen im Drautal zu achten ist. In die Geheimnisse des Wettkampf-Scorings GAP weihte Marc Wensauer gekonnt seine Zuhörer ein. Auch wenn bei Vielen am Ende des Vortrags die Erkenntnis blieb: „Das ist ja mega-kompliziert...", konnte Marc einige Geheimnisse rund um „nominal distance", „leading points" und „day quality" lüften.

Tim Grabowski nimmt seine Motivation für die Wettkampffliegerei vor allem aus dem glücklichen Umstand, auf der ganzen Welt immer wieder Freunde zu treffen und gemeinsam zum Fliegen zu gehen. Einer seiner Drachenflieger-Tipps liegt im Ertasten und Erfliegen des Stallpunktes. Mit dieser Erfahrung gelingt es ihm, möglichst langsam und lange in aufsteigender Luft zu verbleiben. Zu seinem Erfolg hat auch das Training mit Freunden beigetragen. So fliegt Tim auch mal ganz bewußt einem Kollegen hinterher und stellt seine eigene Flugplanung hinten an, um eine ganz andere Sicht der Dinge zu bekommen. Dabei erweitere sich der eigene Horizont und die Erfolgschancen im internationalen Geschäft, bis nach ganz oben zu fliegen.

Für Drachen-Teamchefin Regina Glas fällt das Resüme der zweiten gemeinsamen Challenge positiv aus und die Motivation für das nächste Jahr hört man bereits heraus: „Die Zusammenlegung der Vorträge zahlt sich aus und ich freue mich über das unkomplizierte und unfallfreie Miteinander. Bei Tasksetting und Startzeitwahl spreche ich mich mit Klausi Tretter ab, sodass der Luftraum möglichst nicht zu eng wird. Bei mir selber und natürlich den Piloten kommt echte Freude auf, wenn fliegerische Grenzen erweitert und persönliche Leistungen verbessert werden."

Wertung Gleitschirm	
1. Manuel Bauer	Ozone Enzo
2. Stefan Bahn	Niviuk Icepeak7 pro
3. Jürgen Bienhüls	Gin Carrera

Wertung Drachen	
1. Thomas Hofbauer	T2C
2. Markus Baisch	Atos VRS
3. Günter Morlok	Exxtasy

Und auch ein Pilot, der im Wohnmobil angereisten Kraichtal-Flieger, bringt es auf den Punkt: „Ich war schon mehrmals dabei, freue mich über Tipps und Tricks der Profis, habe mein persönliches Ziel hier erreicht und gehe nun über zum Landebier bei ungarischem Gullasch mit meinen Vereinskollegen. Prost!"

Anzeige

inside

WIR HABEN ALLES DAFÜR GETAN, DAMIT DER KOMFORT INNEN UND AUSSEN SITZT.

Das neue Wendegurtzeug von U-Turn vereint Komfort und Funktionalität in höchster Qualität. Das vollwertige Gurtzeug überzeugt aber auch im Wende-Modus durch einen hohen Komfort. Das InSide richtet sich an Piloten, die trotz geringem Gewicht nicht auf den Komfort einer Vollausstattung verzichten möchten. Es eignet sich für Reisen und Hike&Fly-Abenteuer ebenso wie für den alltäglichen Einsatz. Es vereint alle Vorzüge eines funktionalen Wendegurtzeug in hochwertiger Verarbeitung und ist für den langlebigen Einsatz konzipiert.

Das InSide ist ab sofort in den drei Größen S, M, L erhältlich.
Weitere Informationen unter **www.u-turn.de**

TURN
SAFE FUN

German Flatlands HG 2014

TEXT KATHARINA DRESSEL

Drei Tasks, davon zwei über 100 km und ein letzter sehr anspruchsvoller in niedrigen Basishöhen - Das kann sich sehen lassen. Time Rennen über 135 km, Ziel Schwarzheide. Mit WNW-Wind im Rücken sah die Aufgabe leicht aus, hielt aber doch ein paar Tücken bereit. Manche mühten sich in softer Thermik, andere sind die Wolkenstraßen „entlang gerast". Ab Wendepunkt Cottbus hieß es 40 km quer zum Wind. 15 Piloten schafften das. Der nächste Tag ging genauso anspruchsvoll ins Rennen. Die Task-Setter loben ein 110 km Dreieck aus. Mit Wind Richtung Coswig bis Hundeluft, auf dem zweiten Schenkel bis Brück und auf Gegenwindkurs zurück nach Altes Lager. Mit 2.000 m Basis und teils 5m Bärten kam ein Schwung Piloten an die 2. Wende, 12 ins Ziel. Segelflugplatz Brandenburg, 56 km. Mit Basishöhen zwischen 900 m, örtlich auch mal 1.100 m, musste am 3. Task jedes „Bärtchen" ausgereizt werden. Eine wirkliche Chance hatte nur, wer die großen Waldstücke anflog. Drei Wettbewerbsflüge und viele Gewinner dank unserer Sponsoren, unserer Helfer und Schlepppiloten!

Die strahlenden Sieger der Drachenwettbewerbe

Drachen

Wertung German Flatlands
Flex - FAI Class 1
1. Primoz Gricar
2. Bernd Otterpohl
3. Hans Kiefinger
Beste Frau: Caroline Greiser
Wertung Starre - FAI Class 5:
1. Carlos Punet
2. Dirk Ripkens
3. Thomas Schreiner
Wertung Ostdeutsche Meisterschaft
1. Lukas Bader
2. Wolfgang Nisser
3. Thomas Lenz
Wertung Norddeutsche Meisterschaft
1. Dirk Ripkens
2. Detlef Hoffmann
3. Bernd Otterpohl

Die Sieger bei den Gleitschirmen

Gleitschirm

Wertung German Flatlands
1. Robert Bernat
2. Maurice Knur
3. Thoralf Hase
Beste Frau: Anastasia Lomovtseva
Wertung Nordostdeutsche Meister
1. Robert Bernat
2. Thoralf Hase
3. Martin Serner

German Flatlands GS 2014

TEXT MARKUS HENNINGER

Mit 60 Teilnehmern war das Teilnehmerfeld so groß wie noch nie, was einen erheblichen logistischen und organisatorischen Aufwand bedeutete. Mit sechs Schleppwinden und vielen Helfern gelang es innerhalb von 70 Minuten alle Piloten in die Luft zu bringen. Drei Tasks wurden geflogen. 32 km-Zielflug nach Dahme, den Matthias Kothe, gefolgt von Robert Bernat und Thoralf Hase für sich entscheiden konnte. Für den Mittwoch wurde ein 50 km-FAI-Dreieck ausgeschrieben, dessen erster Schenkel aufgrund der Wetterprognose gegen den Wind lag. Die Lokalmatadoren Robert Bernat und Hagen Walter waren vor dem Schwaben Stefan Born am schnellsten. Bei guten thermischen und schwachwindigen Bedingungen ging es mit 85 km Ziel-Rück an die bisher größte geschlossene Aufgabe bei einem Gleitschirm-Flachland-Wettbewerb in Deutschland. Den Task-Sieg konnte Maurice Knur vor Martin Serner und Robert Bernat einfahren. An allen drei Flugtagen erreichten 25 bis 34 Piloten das Ziel, was am Abend bei der Pilotenparty unter den klanggewaltigen Akkorden der Band um Auswerter Matthias Heib und reichhaltigem Buffet ausgiebig gefeiert wurde.

IMPRESSUM

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

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

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

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

Jugend: www.dhv-jugend.de

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:
Ausgabe 190 November - Termin 1. Sept. 2014
Ausgabe 191 Januar - Termin 2. Nov. 2014

Ständige Mitarbeiter: Richard Brandl, Torsten Hahne, Regina Glas, Björn Klaassen, Lucian Haas, Sepp Schwitzer, Volker Schwaniz, 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.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und 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: Andreas Nagel

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftstelle oder www.dhv.de

Stand: 1.2.2013 HDI Gerling

ANZEIGE

Halter-Haftpflicht PLUS

NEU!

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel
Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.) Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.
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 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.) Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.
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 Gerätekennzeichnung. 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 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 €

Deckung: weltweit, Europa, Deutschland

Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
37,50 €

Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

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

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 Mitgliedvereins im Versiche-rungsjahr.

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 Jahres-prämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Anzeige

coming soon...

ARRIBA. einfach. leicht.

Die Leichtversion unseres Bestsellers TEQUILA 4 überzeugt nicht nur durch niedriges Gewicht und kleines Packmaß. Mit unseren Leichtbaufeatures konnten wir sogar das perfekte Startverhalten, Leistung und Handling des TEQUILA 4 nochmals verbessern. Ab nur 3,9 kg ist der ARRIBA der ideale Begleiter für Hike & Fly, Reise - und jeden einzelnen Tag in Deinem Lieblingsfluggebiet. Überzeuge Dich bei einem Testflug.

SKYWALK

MASALA
ARRIBA
TONIC
TONKA
X-ALPS

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

MOJITO
SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT AM FLIEGEN

www.skywalk.info

Fotos: Tristan Shu