

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

190



**Gratulation Europameister
Torsten Siegel**



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

AFS-Flugschule GmbH
Karl-Heinz Paul (Charly)
Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen
Tel. 05621-9690150, Mobil 0171-7722516
www.afs-flugschule.de
info@afs-flugschule.de



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 Königer
Hartwaldstraße 65b, 70378 Stuttgart
Tel. 0711-537928, Fax 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de



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



Flugschule Göppingen GmbH
Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020, Fax 07335-9233020
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.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 Hofbühl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494, Fax 08052-9495
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de



Süddeutsche Gleitschirmschule
Paragliding Performance Center Chiemsee
Am Balsberg, 83246 Untervörsen
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 Mergenthaler GmbH
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 Sandbühl 10, 87669 Rieden am Forgensee
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 Bezaú
Tel. +43-5514-3177, Fax +43-5514-3176
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at



Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113, A-8962 Gröbmung
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 Rehr
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 Felling
Tel. +33-38982-7187, Fax +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de



18



12



34

INHALT

INFO 190 NOVEMBER-DEZEMBER 2014

- 12 Flugabenteuer Abruzzan
Verlassene Dörfer, spektakuläre Landschaften
- 18 Stabile Spirale
Ein lebensgefährlicher Flugfehler
- 24 Sicherheit
Wendegurte im Test
- 30 Auf Tuchfühlung
Stoffeigenschaften des Gleitschirms
- 34 Drachentechnologie
Technora-Effekt
- 36 DHV-XC 2014
Ergebnisse und Interviews
- 52 Meteo Check
Einschätzung des Flugwetter
- 56 Grundlagen
Turbulenzen
- 62 walk&fly
Breitegg/Wildkarspitze in der Wildschönau
- 64 Verletzungsprophylaxe
Übungen fürs Sprunggelenk

- 66 Vereine Briefe
Nachrichten
- 72 Betreute Gleitschirmreisen
Chance für Anfänger und Ungeübte
- 74 DHV-Jugend
Einsatz Gleitschirmbergung
Funcup im Zillertal
Drachenjugend am Rauschberg
- 78 Gerätechnik
Zwei Elektrowinden im Auftrieb
- 80 Philosophische Betrachtung
Grenzen respektieren und überschreiten
- 84 Wettbewerbe
GS-Europameisterschaft
GS German Open
GS und HG Ligaberichte
GS Challenge
Nachrichten



Foto: Harry Buntz
Pilot: Torsten Siegel

- | | |
|----|-----------------------|
| 04 | Wichtig - Neu - Kurz |
| 07 | Neu auf dem Markt |
| 61 | Shop |
| 97 | Impressum |
| 99 | Versicherungsprogramm |



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

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



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



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



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

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

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



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



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



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



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



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
Loc d'Annecy/Frankreich
www.hotport.de
info@hotport.de



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



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



Freiraum
Trainingsleiter Simon Winkler
Gardasee/Italien
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de



Flugschule Luftikus
Trainingsleiter Simon Winkler
Gardasee/Italien
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de



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



Paragleitflugschule Airsthetik
Trainingsleiter 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
Loc d'Annecy/Frankreich
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com



DHV empfohlene Simulatortrainings

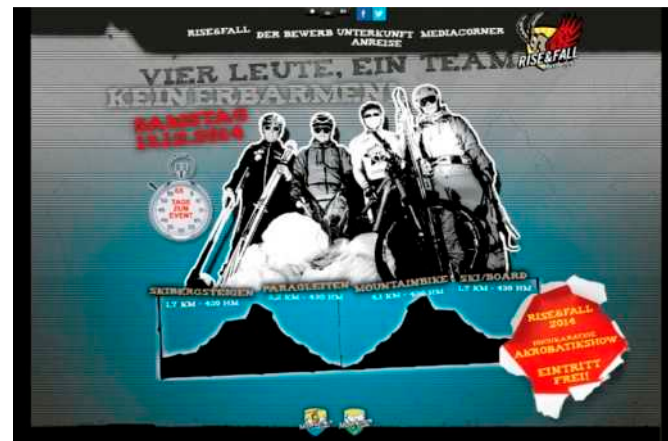
Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertaining
Ulrich Rüger Ingenieurbüro
www.activefly.com
Info2010@ActiveFly.com



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



Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung



Zillertal

Rise and Fall

Am 13. Dezember 2014 findet in Mayrhofen-Hippach ein Staffeltwettbewerb der besonderen Art statt. Nachdem Skibergsteiger 430 Höhenmeter zurückgelegt haben, gleiten Gleitschirmflieger den Berg wieder hinunter, um dann an Mountainbiker abzugeben. Ist die letzte Etappe bewältigt, rasen die Athleten mit Ski oder Snowboard in den Zielbereich an der Talstation der Ahornbahn. Die Zuschauer können von dort den Event ab 13 Uhr verfolgen.

Info: www.riseandfall.at

Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp (Allgemein, Technik, Betrieb, Ausbildung) gibt Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp wochentags zwischen 10 und 12 Uhr telefonisch. Er ist unter der Telefonnummer 0661-6793480 erreichbar oder per E-Mail: dhvschleppbuero@dhv.de. Auskunft speziell zum Hängegleiterwinden- und UL-Schlepp gibt der HG-Schleppfachmann Edward Lenzen. Er ist unter der Handy-Nummer 0172-8015936 erreichbar oder auch per E-Mail: edward.lenzen@netcologne.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.



www.dhv.de - Newsletter

Täglich wechselnde News, aktueller Flugwetterbericht mit Vorhersage für die nächsten Tage, Travel & Training, Marktplatz und vieles mehr.

Tragt Euch in den DHV-Newsletter ein. Alle News der Woche auf einen Blick. Freitagmorgen die Flugwettervorhersage für das Wochenende: Deutschland, Nord- und Südalpen auf Basis des GFS-Wettermodells, detailliert erstellt vom DHV-Wetterexperten Volker Schwanitz.

Travel & Training auf www.dhv.de



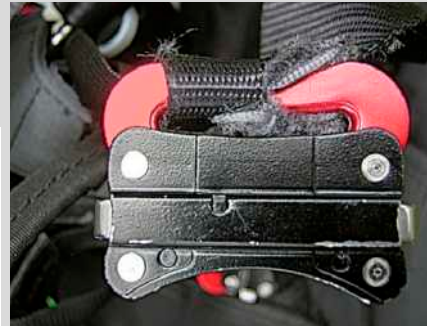
TRAVEL & TRAINING

Ob über dem Häusermeer von Monaco, an der endlosen Soaring-Ridge auf Bali oder zwischen den Felszinnen der Dolomiten - das uns Fliegern vorbehaltene Privileg, fremde Länder auch in der dritten Dimension zu entdecken, fasziniert viele Piloten.

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilung für alle Sup-Air Gurtzeuge mit Automatikschließen

Bei einer Charge von Automatikschließen sind die Kanten eines Metallteils unzureichend geglättet worden. Dadurch war es in einigen Fällen zum teilweisen Durchtrennen des Gurtbandes gekommen. Alle Piloten, die Sup-Air Gurtzeuge mit Automatikschließen benutzen, werden vom Hersteller aufgefordert, die gesamte Sicherheitsmitteilung unter nachfolgender Web-Adresse gründlich zu lesen und den darin gegebenen Anweisungen zu folgen.



Ganze Sicherheitsmitteilung des Herstellers unter www.dhv.de siehe QR-Code

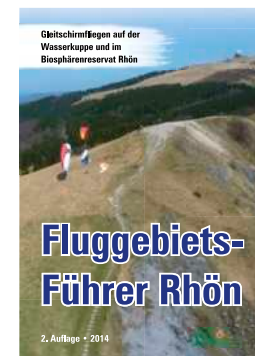
Sicherheitsmitteilung Karabiner AustriAlpin

Rückruf AustriAlpin HG-Stahlkarabiner DELTA
AustriAlpin ruft den Stahlkarabiner DELTA (Artikelnummer FD00A) vorsorglich vom Markt zurück. Betroffen sind die Karabiner mit den Seriennummern: 00001 und 00001 bzw. das früheste Kaufdatum Oktober 2012.

Ursache:
Im Zuge von routinemäßigen Tests wurden signifikante Festigkeitsabweichungen bei einzelnen Karabinern festgestellt.
Hervorgerufen durch inhomogenes Vormaterial, können bei Biegestellen Spannungsrisse auftreten. Diese Risse sind tückisch, da sie nicht unmittelbar, sondern nach einiger Zeit auftreten können.
Bitte stellen Sie den Gebrauch der betroffenen Karabiner umgehend ein.
Alle betroffenen Karabiner werden umgehend durch neue Karabiner ersetzt.

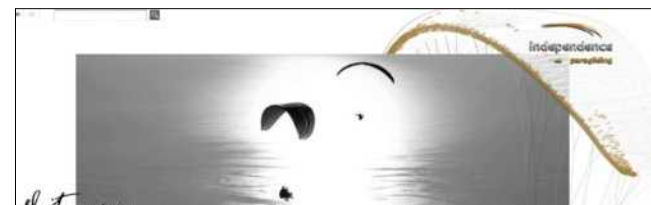
AustriAlpin Vertriebs GmbH, Industriezone C 2a, A-6166 Fulpmes, Austria
+43 5225 65 248, recall@austrialpin.at

Ganze Sicherheitsmitteilung des Herstellers unter www.dhv.de siehe QR-Code



Papillon Fluggebietsführer Rhön aktualisiert

Ab sofort gibt es die aktualisierte Auflage des Fluggebietsführers Rhön, herausgegeben von den Papillon-Flugschulen und dem Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein RDG Poppenhausen. Auf über 30 Seiten bietet die Broschüre wichtige Infos für die Nutzung der Fluggebiete im UNESCO-Biosphärenreservat Rhön. Der Fluggebietsführer Rhön ist kostenlos im Papillon Flugcenter auf der Wasserkuppe erhältlich. Außerdem steht er als PDF-Dokument (ca. 6 MB) zum Download bereit.
Infos: <http://bit.ly/ffr2014>



Independence Neuer Webaufttritt

Die neue Homepage des deutschen Herstellers Independence zeigt sich in coolem Design. Hohe Bedienerfreundlichkeit und ein übersichtlich und informativ gestaltetes Produktangebot.
Infos: www.independence.aero

Para-Zone Der Flight Pod wächst mit

Der Flight Pod ist klein, leicht, ausdauernd und präzise - ein einfach zu bedienendes Akustik Vario für Einsteiger und Minimalisten. Die Vario-App ist individuell konfigurierbar und bietet die wichtigsten Flugdaten auf einen Blick. Besonders interessant: Der Flight Pod kann auch mit XCSOar, FlyMe und XCTrack genutzt werden. Preis: ab 79 Euro.
Infos: www.para-zone.de/flight-bandit



Icaro Paragliders Sportbrille

Die neue ICARO Sportbrille schützt vor unangenehmer UV-Einstrahlung. Durch ihre geschwungene Form hält sie Wind von allen Seiten fern. Mit dem ICARO Edelweiß am Bügel ist der Look perfekt.

Seitenprotektor

Neue Option - für das Energy SP Gurtzeug. Bei der Konstruktion vom Energy SP hat sich Icaro viele Gedanken über die Sicherheit gemacht. Deshalb bieten sie jetzt einen Seitenprotektor zum Schutz des Beckens an. Nachrüstung möglich oder bei Neubestellung zusätzlich ordern.
Infos: www.icaro-paragliders.com



Anzeigen

AKTUELLE DRACHEN-NACHPRÜFUNGSBETRIEBE

Fliegerböhme
Äußere Kapellenstraße 7, 91361 Pinzberg
Tel: 0 172-8408848, Fax: 09133-6791
fliegerboehm@nexgo.de, www.fliegerboehm.de

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



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



Seedwings Airports 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: 06502-3060, Fax: 06502-7436
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



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

PARAGLIDING CENTER JELKIN HRAM
www.jelkin-hram.com

Shuttle-Service Wetterinfo
Zimmer - B&B - Halbpension

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

skysticker Die perfekte Art zu beschriften!

Gleitschirm- & Hängegleiter-Beschriftungen

Infos: +49(0)8051 63676 www.gleitschirmbeschriftung.com

Luftwanderer Lautlos über die Alpen

Schauspieler Steffen Wink und der mehrfache Drachenflug-Weltmeister Alex Ploner unternehmen eine Luftwanderung quer über die Alpen. Sie fliegen mit dem Drachen von Süd nach Nord,



von dem italienischen Flachland bis zum Chiemsee im bayrischen Alpenvorland. Ein Film, bei dem man die Faszination des Drachenfliegens zu Hause am Bildschirm miterleben kann. Erhältlich auf DVD und Blu-ray, Infos: www.lighthouse-film.com

FLÜGEL Welt-Index Frisch aus der Presse

Der 268 Seiten starke FLÜGEL Welt Index 2014/2015 listet mit Bild, Beschreibung und technischen Daten über 1.000 Flugzeuge: Ultraleichte, LSA, Gyrokooper, UL-Helis, Echo-Maschinen, Bausätze, Exoten, Trikes, ultraleichte und zugelassene Segelflugzeuge sowie Gleitschirme. Produkt-, Hersteller-, und Importeur-Index helfen bei der Suche nach bestimmten Geräten. Preis: 9,95 Euro.

Infos: www.flying-pages.com oder <http://shop.flying-pages.net/>

Deutsche Meteorologische Gesellschaft Wetter Kalender 2015

Der meteorologische Kalender 2015 enthält 13 Farbtafeln, die die Vielfalt meteorologischer Erscheinungen der Atmosphäre darstellen. Auf den Rückseiten sind Texte, Bilder, Diagramme und Erläuterungen zum Thema Klimarekonstruktion/Paläoklima.



Faszinierende Einblicke in die Vielfalt meteorologischer Arbeit. Preis 19,60 €, Tischkalender 9,60 €
Infos: www.schweizerbart.de



b-manufaktur Kunst für Gleitschirmflieger

Für Gleitschirmflieger, die Kunst zusammen mit ihrem Sport verbinden wollen, bietet b-manufaktur.de eine Vielfalt von Aquarellbildern und Ölgemälden. Anhand von eigenen Motiven werden die schönsten Augenblicke beim Fliegen für die Wand festgehalten. Individuelle Gestaltungswünsche werden anhand einer Fotovorlage verwirklicht.

Infos: www.b-manufaktur.de

Bruce Goldsmith Fifty Ways to fly better

Eine Lektüre für Piloten, die ihr Potenzial voll ausschöpfen wollen. Sie basiert auf der Kolumne Icaristics von Bruce, die seit über 20 Jahren im CrossCountry-Magazin erscheint und kombiniert sie mit neuem Material. Wertvolle Tipps aus dem reichhaltigen Erfahrungsschatz von Bruce Goldsmith und einigen der weltbesten Piloten. Auch eine deutsche Übersetzung ist in Arbeit.

Infos: www.xcshop.com



Flymaster SD Serie

Varios, die auch im PWC und für die Red Bull X-Alps verwendet werden, haben nun einen SD Kartenslot. Damit werden Lufträume, topographische Karten und Startplätze eingespielt. Außerdem gibt es neben dem Vario SD, dem GPS SD, dem NAV SD und dem LIVE SD auch ein GPS SD+, das das Livetracking auch für den normalen Piloten erschwinglich macht. Mit Upload direkt nach der Landung auf den XC Server.

Infos: www.flymaster.de

Kamerahalterung Heronator 360°

Beim Videodreh während des Gleitschirmflugs zeigen die bisherigen Lösungen wie Helmkamera oder Verfolgerkamera zwar schöne Bilder von der Landschaft oder vom Rücken des Piloten, aber nie den Piloten von vorne. Abhilfe schafft hier der Heronator, eine sensorgesteuerte rotierende Kamerahalterung. Der Heronator wird inklusive Weitwinkel Action Kamera am Schuh befestigt und filmt den Piloten samt Schirm während des Flugs. Der Clou: Am Heronator befindet sich ein Sensor, nähert sich der andere (magnetbestückte) Schuh diesem Sensor, so beginnt die Camera sich so weit zu drehen, wie der Pilot möchte.

Infos: www.heronator.de



Anzeige

Entdecke die Welt des Fliegens!

ASCENT³
LTF / EN - A

ASCENT³ / MAKALU² / MAKALU LIGHT / KANTEGA XC² / SUMMIT XC³ / TRANGO XC² / TRANGO XLIGHT² / K2³

Genussflug am Wallberg



Verwendet wurde eine Canon 1DX mit Objektiv 24-70mm 2,8 bei 28mm. Belichtung 1/1000s bei Blende 8 und ISO 100, fotografiert in RAW, um sich alle Bearbeitungsmöglichkeiten offen zu halten. Dazu wurde ein Blitz im Drachen installiert.

Pilot: Christian Zehetmair
Fotograf: Rasmus Kaessmann



Hoch über Roccacalascio.
Der Schatten des Gleitschirms wandert an den
Ruinen entlang.

Flugabenteuer in den Abruzzzen

Bären und Wölfe, verlassene Dörfer und spektakuläre Landschaften. Essen vom Feinsten und Fluggebiete, die nie langweilig werden. Ein kleiner Leitfaden für abenteuerlustige Piloten, denen es nicht nur um Punkte und Rudelfliegen geht.

Text und Fotos Michael Nesler

Nein, das hier ist kein Reisebericht, um unsere tollen Flüge an den Leser zu bringen. Auch keine detaillierte Beschreibung, wo die besten Fluggebiete in den Abruzzzen zu finden sind, darüber finden sich im Internet genügend Informationen. Es soll eine Anregung sein, den Gleitschirm oder Drachen als Mittel für Entdeckungsreisen zu verwenden. Luftwandern in einem der selten gewordenen Landstriche Europas, die noch nicht völlig durchorganisiert sind.

Die Abruzzzen bezeichnen eine Region Italiens etwa in der Mitte des Stiefels. Sie grenzt im Osten an die Adria und umfasst die größten und höchsten Gipfel des Apennins, jener Gebirgskette, die Italien von der Poebene bis in den tiefen Süden durchzieht.

Ein Drittel der Fläche der Abruzzzen sind Nationalparks. Der höchste Gipfel des Apennins, der Corno Grande d'Italia, befindet sich hier. Vor dem Gletschersterben fand man auf der Nordseite des Corno Grande (2.912 m) den südlichsten Gletscher Europas, den Calderone. Heute besteht er nur noch aus zwei kleinen voneinander getrennten Teilen, die in den nächsten Jahren ganz verschwinden werden.

Auf der Südseite des Gran Sassos gibt es eine Hochebene, die von Wanderern und Filmemachern als Klein-Tibet bezeichnet wird. Tiefer gelegen findet man die Ofena Ebene, die von den Piloten, die 1987 die Drachenflugmeisterschaft dort mitgemacht haben, als das Owens Valley Europas bezeichnet wird. Für jene, die den Mythos Owens Valley nicht kennen: Thermik mit über 10m/sek, enorme Höhen und sehr anspruchsvolle Flugbedingungen. Wer zur falschen Zeit, im Frühsommer zum Beispiel, in der Ofena Ebene fliegen geht, wird sich mit ähnlichen Bedingungen abmühen müssen.

Weitere für Flieger interessante Gebirgszüge sind die Maiella, Monte Velino und Feudo-Intramonti.

Um es vorwegzunehmen: Wer die Abruzzzen fliegerisch spannend erleben will, der lässt seinen Hochleister lieber daheim und bringt einen verlässlichen Intermediate mit. Die Abruzzzen in der Hauptsaison als Rennstrecke mit hochgezüchteten Rennmaschinen zu verwenden, ist nur etwas für abgebrühte, sehr erfahrene Kenner des Gebietes und seiner Wetterdynamik.

Die meisten von uns meiden die Abruzzzen zur Thermik aktiv-

ten Periode ohnehin, da es in dieser Zeit auch bei uns gut zum Fliegen geht. Erst wenn bei uns nichts mehr geht, der Herbst oder gar der Winter sich auf den Gipfeln schon ankündigt, dann zieht es viele von uns in den Süden. Die meisten stranden in den bekannten, einigermaßen gut organisierten Fluggebieten wie Cucco, Castelluccio, Norma oder Sarnano. Nur einige wenige wagen sich in die Abruzzzen, was hauptsächlich daran liegt, dass es dort kaum organisierte Fluggebiete gibt. Man muss sich die Startplätze su-

**Der Campo Imperatore. Ein
passender Name für diese
beeindruckende Ebene.**



chen, es gibt bis auf eine Ausnahme keine Seilbahn, die Landeplätze ändern sich laufend und um die Auffahrt muss man sich auch selbst kümmern.

Dafür helfen die wenigen lokalen Piloten gerne - man organisiert sich eben unter Fliegern - und landet mit ihnen letztlich in einer Trattoria bei einem endlosen Abendessen.

Jedes der Fluggebiete in den Abruzzzen hat etwas Besonderes zu bieten und sie sind alle eine Reise wert.

Fangen wir mit dem Einfachsten an: ►



Wer genügend Höhe in Tocco di Casauria macht, der kann über die sanften Hügel in Richtig Campo Imperatore fliegen. Landemöglichkeiten sind nach der ersten, etwas schwierigen Querung, kein Problem mehr.

► Tocco da Casauria

Einen Hügel mit 150 m Höhenunterschied als Fluggebiet zu bezeichnen, ist eigentlich ziemlich unverfroren. Nicht so in Tocco da Casauria. Mit Blick aufs Meer, direkt am Fuß der Maiella neben den weithin sichtbaren Windrädern gelegen, ist dieser winzige Flughügel der perfekte Ausgangspunkt in die hohen Berge dahinter. Ein wenig Soaren, sich nach hinten versetzen lassen, und schon geht es meistens mit einem Mix aus sanfter Thermik und Hangwind bis weit über die Gipfel der Maiella. Die Aussicht dort oben ist einmalig, denn die Bergrücken sind weitgehend unberührt, naturbelassen und von vielen Wildtieren bewohnt. Nicht selten fliegt man zusammen mit recht zutraulichen Greifvögeln über Gamsrudel, Hirsche und Rehe. Seltener wird man einen Bär oder ein Wolfsrudel aus der Luft sehen, für die die wilde Maiella eines der letzten Rückzugsgebiete ist.

Tocco macht auch weniger ambitionierten Piloten richtig Spaß: Hangsoaren, einfaches Toplanden und sanfte Thermik bieten schon fast Chillout-Feeling.

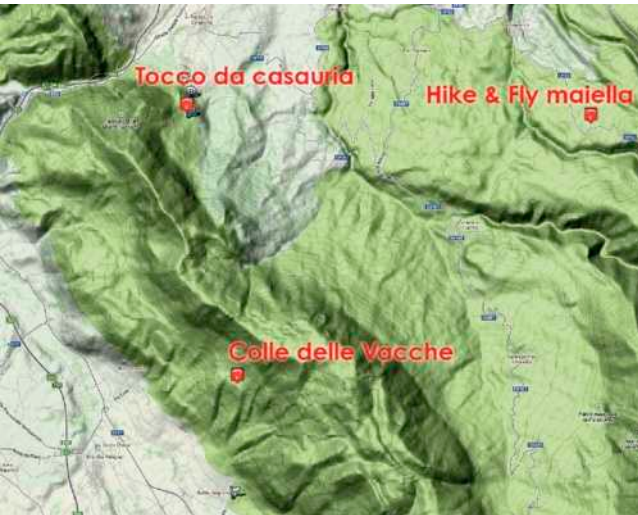
Der eigentliche Landeplatz im Tal wird nur sehr selten benutzt, die meisten Piloten landen abends wieder am Startplatz, um ihre Autos über die ziemlich schlechte Schotterpiste wieder nach unten zu bringen.

Tocco funktioniert nur vom Frühling bis zum Hochsommer. Danach muss man auf die Westseite der Maiella ausweichen, da sich das Land-Meerwindsystem zu wenig stark ausbildet.

Colle delle Vacche

Auf halber Höhe des Monte Morrone, einem der größeren Gipfel der Maiella, ist dieser Startplatz am späten Vormittag und am frühen Nachmittag zu empfehlen. Über Mittag kann die Thermik am Start so heftig werden, dass ein sicherer Start nicht mehr möglich ist.

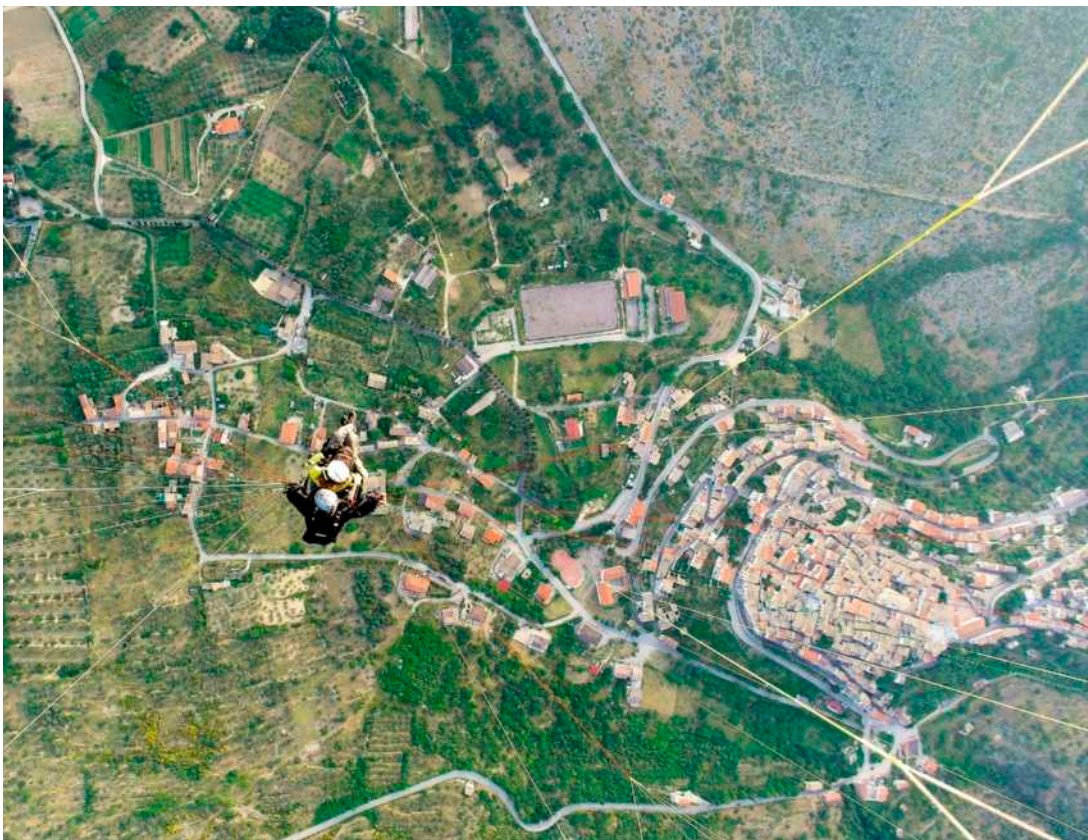
Der Colle delle Vacche ist der perfekte Ort, um sich mit der für die Abruzzens übliche, und vor allem empfehlenswerte Vorgangs-



Startplätze in der Maiella, nordöstlich von der Stadt Sulmona.

weise zum Gleitschirmfliegen vertraut zu machen. Denn die einheimischen Piloten tauchen meistens erst am späteren Nachmittag am Startplatz auf, um die ruhigere Thermik und klare Windbedingungen zu nutzen. Das heißt nicht, dass vorher nicht geflogen werden kann. Allerdings ist es im Sommer und sogar im Herbst an den meisten höher gelegenen Startplätzen in den Abruzzens so, dass es um die Mittagszeit nur ein kurzes Zeitfenster zum Starten gibt. Startet man zu früh, kann es sein, dass das Vario keinen Pieps von sich gibt, wartet man zu lange gehen schon mal Windböen von bis zu 50 km/h am Startplatz durch.

Die Kunst ist es, früh genug am Startplatz zu sein, sich herichten, Wind- und Wetter zu beobachten und im richtigen Moment zu starten. Typisch für die Abruzzens ist, dass am Start oft sehr viel Wind weht, jene aber, die es im richtigen Moment hi-



Blick auf Ofena, Ausgangsort für mehrere Fluggebiete rund um die gleichnamige Ebene. Im Dorf gibt es zwei heimelige Pensionen in Gehweite zum Landeplatz.



naus geschafft haben, in starker, aber relativ ruhiger Thermik fliegen. Wer zu lange wartet, dem bleibt nur noch der Frust, seinen Kollegen beim Fliegen zuzusehen und bis zum späten Nachmittag zu warten.

Im Frühsommer ist dieses Fenster oft nur zwanzig Minuten lang, bis zum Herbst wird es immer länger.

Die Windböen am Start sind für uns ungewohnt und angsteinflößend. Nicht nur, weil sie das Starten anspruchsvoll gestalten, sondern auch weil wir automatisch eine windige, turbulente Landung im Tal erwarten.

Das trifft glücklicherweise selten zu, vor allem wenn der Landeplatz wie beim Colle delle Vacche in einem weitem Tal liegt. Klar wird es Talwind haben, aber meistens sind die Landungen selbst zur Mittagszeit erstaunlich ruhig. Dennoch sollte man immer damit rechnen, dass man wenig Vorwärtsfahrt hat und sich dem Landeplatz sicherheitshalber schon früh vom Luv aus nähern. Wer außen landen muss, sollte sich große, freie Flächen in einem möglichst großen Tal suchen. Denn je schmaler die Täler in den Abruzzens werden, desto stärker wird der Talwind. Lieber ein paar Kilometer zu Fuß gehen und sicher landen, als eine Risiko-landung in der Nähe der Hauptverkehrsstraße zu riskieren.

Haben wir uns schon etwas an die Bedingungen in den Abruzzens gewöhnt, können wir die Flugbedingungen etwas steigern und uns an den Fuß des Gran Sasso wagen, dem Owens Valley Europas.

Panettone und Pinetina, bei Calascio

Auf dem Weg von der Ofena-Ebene zur Ortschaft Calascio findet man neben der Straße den unteren Startplatz, genannt Il Panettone. Er ist sehr einfach, man kann dort gut toplanen und vor allem kann man dort auch noch während der Mittagszeit starten.

Weiter oben, direkt neben der Ortschaft Calascio, befindet sich auf dem freistehenden Hügel der obere Startplatz Pinetina. Ebenfalls gut zum Toplanden geeignet, ist er gleichzeitig der beste Ausgangspunkt, um bei guten Bedingungen die Burg von Roccalascio aus der Luft zu fotografieren und sich danach über die riesige Hochebene des Campo Imperatore in Richtung Gran Sasso aufzumachen.

Der Landeplatz befindet sich nach der Mündung der Bergstraße in die Ebene, variiert jedoch je nach Jahreszeit. Offensichtlich unbearbeitete oder abgeerntete Flächen sind immer geeignet, Felder, Wiesen und eingezäunte Grundstücke natürlich zu meiden.

Monte Capucciata

Auf der Straße über Ofena nach Castel del Monte biegt kurz oberhalb des Dorfes Villa Santa Lucia eine Schotterstraße nach rechts ab, die uns auf den Monte Capucciata führt. Der Startplatz ist gut erkennbar, denn daneben befindet sich ein kleiner Altar samt Picknickplatz.

Dieser Startplatz ist im Sommer der wohl thermisch aktivste in Europa. Ihm verdankt die Gegend ihren Ruf als Ofen der Abruzzens. Die Ebene heizt sich an manchen Tagen schnell bis über 40 Grad im Schatten auf, während es am Startplatz am Morgen noch



Blick vom Startplatz oberhalb der Bergstation des Gran Sasso in Richtung Campo Imperatore. An diesem Tag war Südwind, wie man an den Wolken gut erkennen kann, ideal um die Kette links im Bild im FLug zu erkunden.

► ziemlich kühl sein kann. Das Zeitfenster zum Starten ist im Sommer sehr kurz, im Herbst ein wenig länger. Toplanden ist dann auch für Freaks so gut wie unmöglich. In der Luft ist es selten gefährlich turbulent, aber konstante Steigwerte von über 10m/sek kommen häufig vor.

Am späten Nachmittag lässt der Wind am Startplatz nach, es geht fast turbulenzfrei bis weit über die Gipfel und man kann die Kette in beide Richtungen abfliegen. In Richtung Süden gibt es einen riesigen Grasgipfel, der zum Toplanden und Spielen einlädt. In Richtung Norden geht es in die Hochebene des Campo Imperatore. Schon von Weitem sieht man im Sommer die Rauchwolken der Spiedini-Grille, an denen sich Touristen ihre Spießchen braten. Manch ein Pilot landet direkt daneben, um den Flugtag bei frisch gebratenen Lammspießchen und einem Glas Rotwein zu beenden.

Ich muss es unbedingt wiederholen: Über Mittag ist das Fliegen in der Saison am Monte Capucciata extrem anspruchsvoll. Dafür ist es am späteren Nachmittag ein absolutes Highlight. Es gibt Tage, an denen fliegt man geradeaus quer über die Ebene und kommt auf den Bergen der anderen Seite mit 3.000 Metern Höhe an. Da kommt man sich vor wie ein Airbus im Steigflug.

Monte Christo

Wer den Gran Sasso befliegen möchte, sollte nahe der Bergstation der Gran Sasso Seilbahn starten. Startmöglichkeiten gibt es direkt an der Bahn (abzuraten wegen der Winddüse dort), etwas oberhalb in Richtung Norden oder auch auf dem Hang südlich der Seilbahnstation.

Landen kann man in der Hochebene des Campo Imperatore, in Assergi neben der Talstation oder am beliebten Übungs- und Soaringhang etwas südlich von Assergi, am Fuß der Skilifte.

Auch hier gilt es, früh genug am Startplatz sein und das richtige Fenster abzuwarten. Am Gran Sasso herrschen an sonnigen Tagen verschiedene Windsysteme. So können zur gleichen Zeit am Campo Imperatore starke Südwinde, in Assergi am Landeplatz Nordwind und am Gran Sasso Westwinde herrschen.

Die Gegend um die Reste des Calderone-Gletschers ist besonders turbulent, dort treffen starke Thermik und Fallwinde aufeinander.

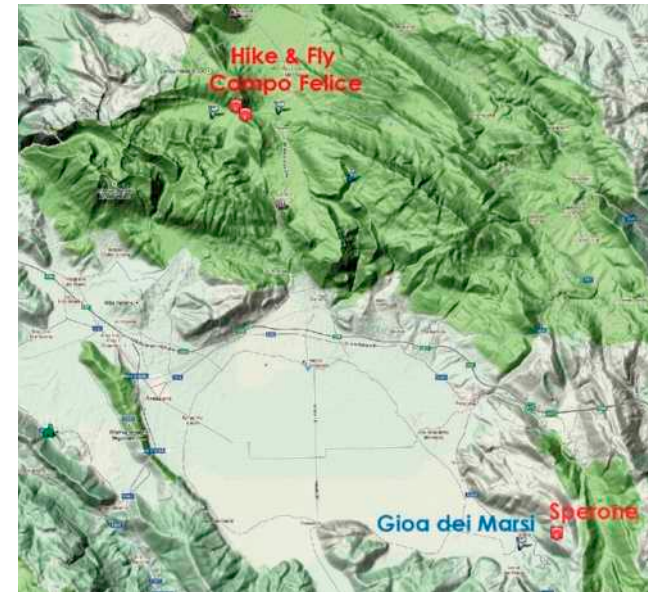
Gioa dei Marsi, Sperone

Dieses Fluggebiet war früher Schauplatz eines der größten Flugfeste Italiens. Nahe des Startplatzes gibt es inmitten des Naturparks ein verlassenes Dorf, deren entweihte Kirche die Bühne für Rockkonzerte war, während in den alten Häusern das Essen vorbereitet wurde.

Heute ist das Dorf ein beliebter Campingplatz für Piloten, es vermittelt ein wenig Mittelalter, Abenteuer und bietet dazu bestes Trinkwasser aus dem Dorfbrunnen.

Der Startplatz ist auf einer kleinen Ebene oberhalb des verlassenen Dorfes und des Burgturms gelegen. Man startet direkt in die riesige Ebene des Pian del Fucino, einem künstlich trocken gelegten See, der im Sommer fast so thermisch aktiv ist wie die vorhin beschriebene Ofena-Ebene.

Gioa (Freude), wie das Fluggebiet liebevoll von den Einheimischen genannt wird, ist am Nachmittag ein geniales Thermikfluggebiet. Mit einem tollen Startplatz und viel Platz zum



Rund um die riesige Ebene des Pian del Fucino gibt es zwar nur ein offizielles Fluggebiet, es warten aber viele unbewaldete Hügel auf ihre Erstbefliegung - Walk and Fly vorausgesetzt :-)

Toplanden. Ausgangspunkt für Streckenflüge Richtung Pescasseroli, Ovindoli oder Colledara. Wem es gelingt, in Richtung Norden nach Celano zu queren, der kann eine der imposantesten Festungen der Gegend aus der Luft besichtigen und gleich danach an den Steilwänden dahinter wieder hochsoaren.

In den Abruzzen gibt es über 30 Fluggebiete. (<http://www.parapendioabruzzo.com/zone-volo.html>) Anders als bei uns üblich bedeutet das bis auf die oben beschriebenen Gebiete nicht, dass die Start- und Landeplätze einfach zu finden oder gar organisiert sind. In den meisten Fluggebieten begegnet man bestenfalls an einem Wochenende im August einem einheimischen Flieger, unter der Woche ist man sicher alleine.

Wer als Besucher in so thermisch aktive Gegenden wie die Abruzzen kommt, der wünscht sich am liebsten, dass Kenner der Gegend ihm den richtigen Zeitpunkt, Ort und Weg zeigen. Das ist in den Abruzzen schwierig. Es ist was für Entdecker, Abenteuerer, die auch mal länger in einer Gegend bleiben, um sie am Morgen zu befliegen und den Zeitpunkt in den nachfolgenden Tagen immer weiter in Richtung Hauptthermikzeit verschieben. So lernt man das Gebiet und die Bedingungen schrittweise kennen und gewöhnt sich daran.

Vor allem für Piloten, die sich nicht scheuen, ein wenig zu Fuß zu gehen, sind die Abruzzen ein absolut geniales Revier. Die meisten höheren Gipfel sind frei, es finden sich praktisch überall gute Startmöglichkeiten. Wer früh oder spät genug dran ist, wird auch gute Landebedingungen vorfinden.

Allerdings nicht bei Nordwind, der ist in den Abruzzen ein absolutes No-Go!



Wenn's nicht zum Fliegen geht

Wenn es nicht zum Fliegen geht, bieten die Abruzzen so Einiges, um sich die Zeit angenehm zu vertreiben.

Essen! In den Abruzzen ist Essen die Lieblingsbeschäftigung. Da fährt man stundenlang durch unbewohnte, wilde Gebiete und das erste Gebäude, auf das man trifft, ist meistens ein Gasthaus. Wer nicht schon nach den Vorspeisen aufgeben muss, der kann sich mit Wild, Lamm, Pilzen und Nudeln aller Art den Bauch vollschlagen.

Sehenswert sind die Wildgehege, Besuche der Pflegestationen für Wölfe, Bären und Greifvögel in den Nationalparks, die Seen und auch die Küste. Der Lago di Barro ist der wahrscheinlich tiefste klare See in Europa. Sollte das Wetter dort doch noch fliegbar werden, ist der Hike und Fly Trip in den Bergen rund um den Lago di Scanno ein echter Höhepunkt.

In den Abruzzen kommen Liebhaber der Archäologie voll auf ihre Kosten: Höhepunkte sind das Amphitheater von Amiternum, nahe der Stadt L'Aquila, die beeindruckenden Katakomben von San Vittorino und die Nekropolen von Bazzano, und Fossa.

Wer der anspruchsvollen Thermik der wilden Berge Abruzzens überdrüssig ist, der kann sich an der Küste in im vollkommen laminaren Aufwindband erholen.

Punta Penna bei Vasto

Dieses wenig bekannte Soaringgebiet liegt knapp 45 Autominuten südlich von Pescara an der Adriaküste. Es bietet stundenlanges Hangfliegen ganz ohne Turbulenzen, Bademöglichkeiten und Entspannung vor der langen Heimreise. ◀



Die Stabile!

Stabile Spiralen sind Pilotenfehler - die lebensgefährlich sein können.

Text: Simon Winkler, mit Unterstützung von Peter Cröniger und Thomas Grabner | Fotos: Simon Winkler und Eki Maute

Tiefend nass steht er da. Gerade hat ihn das Rettungsboot ans Ufer gebracht. Der Rettungsschirm ist mit den Leinen des Gleitschirmes zu einem festen Strang verwoben. „Wie soll ich das nur wieder auseinander bringen?“ Das Ohr summt noch von den Kommandos des Sicherheitstrainers: „Außenbremse, kräftig, RETTER RAUS“ – die Umgebungsgeräusche sind dumpf. Es kehrt Ruhe ein. „Der Schirm wollte einfach nicht aufhören, sich in Richtung Boden zu schrauben“. Derartige Situationen passieren immer wieder. Doch die Unfallzahlen zeigen – nicht immer wird der Rettungsschirm ausgelöst. Verteufelt wird zuerst der Gleitschirm. Schimpfwörter wie Stabile Spirale und Sturzflug fallen. Am Stammtisch wird philosophiert und analysiert. „Warum bohrte

sich der Gleitschirm derartig nach unten?“ Die Antwort ist meist einfach: Pilotenfehler! Bei korrekter Durchführung der Spirale bleibt kein Schirm in einer nicht mehr ausleitbaren stabilen Steilschpirale.

Was ist eine Steilschpirale: Es ist eine schnelle, enge Kurvenbewegung zur gleichen Seite, bei welcher die Profilnase in Richtung Boden zeigt und somit sehr hohe Sinkwerte erreicht werden können. Dieses Manöver ist eine Schnellabstiegshilfe – meist wird es von den Piloten als Spaßfigur auf Grund der sehr ein-drucksvollen Fliehkräfte verwendet.

Wie eine Spirale geflogen wird ist im Info 178 „Steilschpirale – you’ve got the blues“ nachzulesen.

Die Ausrüstung Die Entwicklung der Gleitschirme und Gurtzeuge geht rasant voran. Unsere Schirme entwickeln sich zu richtigen, leistungsstarken Fluggeräten. Ihr Handling wird exakter und wendiger und die Gleitleistung nimmt immer stärker zu. Wer lange fliegt und mit einem neuen Gerät plötzlich Probleme in der Spirale bekommt, ist nicht etwa in die Jahre gekommen. Nein – das Spiralen wurde anspruchsvoller. Es ist mittlerweile sehr leicht, eine Spirale einzuleiten und die Sinkwerte rasant steigen zu lassen. Gleitschirme mit einer hohen Gleitleistung erreichen schon bei geringeren Sinkwerten hohe Fliehkräfte. Auch die Maximalwerte sind deutlich höher. Mit ein Grund, warum einige Hersteller mittlerweile kleine Bremsschirme entwickelt haben – so-

nannte Anti-Gs! (QR-Code siehe unten). Der Gurtzeugmarkt steht auch nicht still. Immer komfortabler soll das Fluggefühl werden. Störende Kippbewegungen werden durch Gurtbänder verringert. Zusammen mit bequemen Rückenplatten werden Gurtzeuge immer steifer. In der Spirale wird somit das Körpergewicht auf der Kurveninnenseite fixiert und gibt dem Schirm den Befehl, weiter zu spiralen.

Spiralverhalten – gutmütig und fordernd

Gutmütig:

- Schirm geht gleichmäßig in die Spirale über
- Schirm verlangsamt bei gleichbleibender Steuerleinenhaltung und Gewichtsverlagerung
- Schirm leitet die Spirale mit einfacher und geringer Pilotenreaktion aus
- Schirm spiralt nicht stabil

Fordernd:

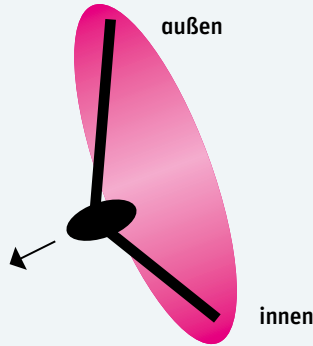
- Schirm kippt abrupt in die Spirale ab
- Schirm beschleunigt trotz gleichbleibender Steuerleinenhaltung und Gewichtsverlagerung
- Schirm leitet die Spirale nur mit kräftiger Pilotenreaktion aus
- Schirm spiralt stabil nach komplettem Lösen der Bremsen

Definition stabile Steilschpirale

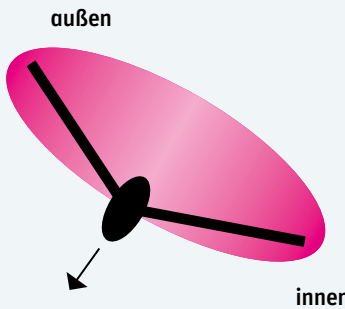
Wenn der Pilot den Schirm in die Spirale gesteuert hat, beide Steuerleinen komplett nach oben zur Umlenkrolle freigibt, sich von den unterschiedlichen Auftriebskräften von Innen- und Außenflügel im Gurtzeug nach außen drücken lässt und der Schirm dennoch weiter spiralt, spricht man von einer stabilen Steilschpirale. Aerodynamisch gesehen, bildet sich ein neuer stabiler Flugzustand (Trimmflug in ruhiger Luft ist ebenfalls ein stabiler Flugzustand). Es entsteht eine Luftkraftverteilung (Auftrieb und Widerstand), die zusammen mit Gewicht- und Trägheitskräften aller beteiligten Masse ein neues Kräftegleichgewicht ermöglicht. Stark vereinfacht könnte man sagen, dass der Innenflügel genügend Widerstand macht, um den Gleitschirm in diesem Zustand zu belassen oder sogar zu beschleunigen – ähnlich eines Bremsausschlages.

Stufen der Spirale:

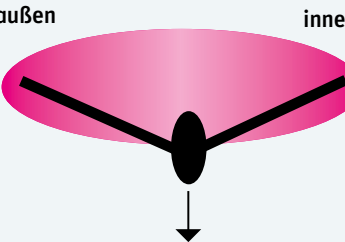
Folgende Bilder zeigen den Abkippwinkel des Schirmes zum Horizont.



1 Steilkreis: Der Schirm dreht im steilen Kreis. Die Profilnase zeigt nur leicht in Richtung Boden. Man spricht noch von keiner Spirale. Die Fliehkräfte und das Sinken sind bei Schirmen der älteren Generation gering – bei modernen Gleitschirmen kann es auch bei geringen Sinkwerten schon deutliche höhere Fliehkräfte geben. Steuerbefehle über die Bremsen werden verzögerungsfrei umgesetzt. Der Steuerdruck ist nur geringfügig höher als im Geradeausflug.



2 Steilschpirale: Der Schirm ist in einer Spirale. Die Profilnase zeigt schräg (45 Grad) in Richtung Boden. Die Fliehkräfte sowie die Sinkwerte sind moderat aber deutlich spürbar. Der Schirm sollte aktiv in dieser Position gehalten werden. Steuerbefehle werden etwas verzögert umgesetzt. Der Steuerdruck ist ungewohnt, deutlich erhöht. Um diese Kreisbahn zu beenden, muss bereits die Kurvenaußenbremse verstärkt gezogen werden.



3 Sturzschpirale: Nose-Down. Die Profilnase zeigt direkt in Richtung Boden (Schräglage 90 Grad). Der Schirm spiralt mit dem maximalen Sinkwert. Dieser Flugzustand ist sehr anspruchsvoll und nur mit speziellen Training durchführbar. Spiralanfänger sollten diesen Flugzustand unter allen Umständen vermeiden. Durch die veränderte Blickrichtung direkt nach unten kann es zu einem Orientierungsverlust kommen. Die Sinkwerte und Fliehkräfte sind extrem hoch. Ohnmachtgefahr! Steuerbefehle werden verzögert umgesetzt. Der Steuerdruck ist sehr hoch. Zum Ausleiten dieser Spiralbewegung muss die Außenbremse sehr stark gezogen und die Innenbremse deutlich, teilweise sogar ganz nachgelassen werden. Schirme, die ein aggressives Spiralverhalten aufweisen, können durch Freigeben beider Bremsen nach oben zur Umlenkrolle in die stabile Spirale gehen.



QR-Code Anti-G

Spirale normale Ein- und Ausleitung:



1 EINLEITUNG
Körperspannung wird aufgebaut, die Bremsstellung ist der halbe Schlag und der Blick geht auf die Kurven innenseite. Bereits jetzt wird mit der Pressatmung begonnen. Zum Einleiten wird das Körpergewicht auf die Kurveninnenseite verlagert, die Außenbremse ganz freigegeben und die Innenbremse langsam gezogen.



2 SPIRALPHASE
Nimmt der Schirm Fahrt auf, wird die Außenbremse soweit gezogen, dass der Schirm die Geschwindigkeit nicht mehr erhöht. Das Körpergewicht wird – unterstützt von der Fliehkraft – in eine neutrale, mittige Position verlagert. Das gewünschte Sinken ist erreicht. Achtung: In der Spirale muss aktiv mit beiden Bremsen gesteuert werden, um den Sinkwert konstant zu halten. Meist beschleunigt oder verlangsamt ein Gleitschirm, wenn die Hände in einer fixen, passiven Haltung bleiben.



3 AUSLEITPHASE
Zur Ausleitung wird nun die Außenbremse tiefer gezogen und die Innenbremse gelöst. Der Schirm beginnt den Sinkflug zu beenden. Die Schräglage muss beibehalten werden.



4 NACHDREHEN IM STEILEN KREIS 1
Durch Nachdrehen muss die aufgebaute Energie über mehrere steile Kreise abgebaut werden.



5 NACHDREHEN IM STEILEN KREIS 2
Will sich der Schirm nun zu schnell aufrichten und die Energie in Höhe umsetzen, muss ein erneuter Steuerimpuls auf der Kurveninnenseite erfolgen, um den Schirm in der Schräglage zu halten. Dafür wird die Außenbremse fast komplett freigegeben, das Körpergewicht wieder auf die Kurveninnenseite verlagert und die Innenbremse gezogen. Achtung: Steuerleinen-ausschläge in dieser Phase haben eine verzögerte Wirkung.



6 NACHDREHEN IM FLACHEN KREIS
Die Feinkorrekturen über die Innen – und Außenbremse erfolgen, bis der steile Kreis harmonisch in einen flacheren Kreis übergeht.



7 GERADEAUSFLUG
Erst jetzt geht der Blick aus der Kurve heraus. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Pilot und Kappe ist abgebaut und der Kurvenflug beendet. Beide Hände gehen wieder in die Position des aktiven Fliegens.

Drei Punkte für sicheres Spiralen:

1 | Körperhaltung und Atmung

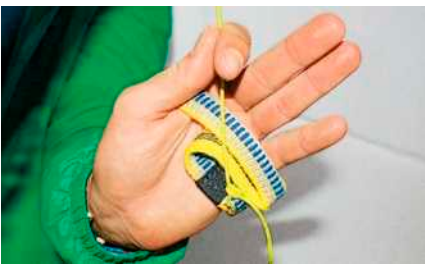
Um seine optimale individuelle Körperhaltung zu finden, eignet sich am besten ein Training im G-Force Simulator. In einem sicheren Umfeld können in kurzer Zeit viele Variationen ausprobiert und optimiert werden. Oft trennt sich hier die Spreu vom Weizen: „Passt das Gurtzeug zu meinem Körperbau?“ Auch die Technik der Körperspannung und Kompressionsatmung wird hier erlernt. Das Ergebnis ist eine deutlich größere Resistenz gegen Fliehkräfte, was die Konzentration und somit die Sicherheit erhöht.



Ziel der Spiralkörperhaltung ist, das Blut möglichst effektiv im Oberkörper und Kopf zu halten, um einer Ohnmacht vorzubeugen. Dafür werden die Füße unter das Sitzbrett und gegeneinander gepresst, um die Muskulatur verstärkt anzuspannen. Der Oberkörper ist aufrecht und die Bauchmuskeln angespannt. Für eine bessere Stabilität werden die Knie nach außen gedrückt. Die Steuerleinen werden entlang der Traggurte geführt und die Ellenbogen sind nah am Körper.

2 | Steuerleinenzug und Haltung

Die optimale Steuerleinenhaltung ist der halbe Schlag.

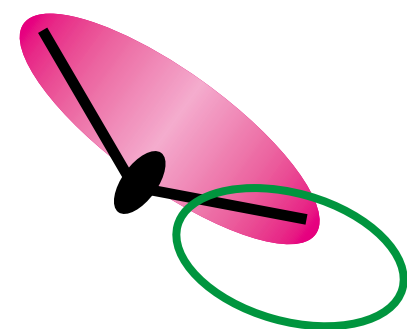


Mehr Kontrolle und Feingefühl: Der halbe Schlag verkürzt die Steuerleine und ermöglicht einen längeren Zugweg, bevor man mit der Armhaltung ins Drücken übergeht. Wichtig: Um unangenehme Druckstellen zu vermeiden, sollte der Griffsteg unbedingt über den Handballen gewickelt werden.

Die Zugweise der Steuerleinen sollte wie mit einem großen Lenkrad erfolgen. Das Drehzentrum des Lenkrades befindet sich näher auf der Kurveninnenseite. So wird zum Beispiel für das Verlangsamen der Spirale die Kurveninnenseite etwas nachgelassen und die Kurvenaußenseite deutlich tiefer gebremst. Wie bei der Kurven Ein- und Ausleitung beim Auto werden nun auch die Steuerleinen gezogen.



Das imaginäre Drehzentrum ist auf der Kurveninnenseite (hier Flugrichtung rechts). Der Steuerdruck auf der Innenseite ist höher und minimale Steuerleinen-ausschläge sind sehr wirkungsvoll. Auf der Kurvenaußenseite ist der Steuerdruck geringer und es sind deutlich größere Steuerleinen-ausschläge nötig und möglich.



3 | Blick

Die Blickrichtung ist beim Gleitschirm mit das Entscheidende. Auch in der Spirale können viele Fehler allein durch den Wechsel des Fokuspunktes verhindert werden. Der grüne Kreis ist der Bereich des optimalen Blicks. Er geht auf der Kurveninnenseite der Drehung voraus. Der Bereich ist bewusst groß gewählt, damit jeder seinen optimalen Fokuspunkt findet. Im Optimalfall sind durch das periphere Sehen der Stabilo, der Horizont sowie die Umgebung zu erkennen. Dadurch erreicht man die optimale Übersicht im Raum. Des Weiteren kann man einschätzen, welchen Winkel der Gleitschirm zum Horizont beschreibt, was eine sehr gute Sinkgeschwindigkeitsangabe ist. Wandert der Blick senkrecht nach unten in Richtung Boden, befindet man sich bereits in einer Nose-Down Spirale.

Praxistest: Stabile Steilspirale

Der DHV führte einen Praxistest zur Steilspirale durch. Dabei wurden die unterschiedlichen Versionen der Spirale sowie deren Ausleitungen erflogen. Ziel war es, die optimale Ausleittechnik für den Flugzustand der stabilen Steilspirale zu finden, um die Lehrmeinung zu diesem Thema zu aktualisieren.

Spirale Testpilot

Im Zulassungsverfahren wird die Spirale mit einem passiven Pilotenverhalten geflogen. Der Pilot hält keinerlei Körperspannung und lässt sich von der Fliehkraft nach außen drücken. Bei der Steuertechnik gibt es zwei unterschiedliche Testvarianten. Zum einen wird der Schirm über die Innen- und Außenbremse in die Spirale geleitet und Sinkwerte bis 14m/s erflogen. Danach erfolgt die Ausleitung durch komplettes Freigeben der Bremsen. Der Außenflügel darf in der Spiralphase nicht kollabieren. In der zweiten Variante wird der Flügel nur über die Innenbremse in die Spirale gezogen, die Bremse wird bei der tiefen Bremsstellung gehalten und nach zwei Umdrehungen bei hohen Sinkwerten wird die Drehung durch Freigeben der Innenbremse ausgeleitet. Der Außenflügel wird dabei nicht am Deformieren gehindert.

Gut zu wissen: Die Spiraltechnik im Zulassungsverfahren entspricht nicht der Flugtechnik, wie sie geschult oder von den meisten Piloten geflogen wird. Sie geht von einem komplett passiven Piloten aus.

Spirale beidseitiges Anbremsen

Bis jetzt lautete die Lehrmeinung für das Ausleiten einer stabilen Steilspirale „tiefes Ziehen beider Bremsen“, um den Widerstand der gesamten Kappe zu erhöhen, um die Spirale zu verlangsamen.



Der Schirm befindet sich in der stabilen Steilspirale. Die Eintrittskante zeigt in Richtung Boden und der Schirm ist nicht abgebremst. In diesem Zustand wirkt die Fliehkraft zentral auf den Piloten und das Körpergewicht wird nicht auf die Kurvenaußenseite gedrückt. Es herrscht ein Kräftegleichgewicht, das den Flügel im Sturzflug hält.



Ein starkes, impulsives Ziehen beider Steuerleinen mit der Steuerleinenhaltung halber Schlag bremst zwar die Sinkgeschwindigkeit, führt aber nicht zu einem Aufrichten des Flügels und damit nicht zu einer Ausleitung.



Die Steuerleinen werden erneut um eine ganze Wicklung verkürzt..



... erst jetzt reicht der erzeugte Widerstand über die Bremsen aus, um den Flügel aus der Spirale zu holen.

Dieser Praxistest zeigt, dass ein beidseitiges impulsives tiefes Ziehen der Steuerleinen wirksam, aber für einen Hobbyflieger nur schwer umsetzbar ist. Bis zum erneuten Wickeln, tiefen Bremsen und Ausleiten ist der Höhenverlust sehr deutlich.

Optimale Ausleitung bei stabiler Spirale: Außenbremse



Der Schirm befindet sich in der stabilen Steilspirale nach rechts. Beide Hände befinden sich oben an der Rolle, das Körpergewicht ist in einer neutralen Sitzposition fixiert.



Zur Ausleitung wird das Körpergewicht auf die Kurvenaußenseite nach links verlagert und dort die Bremse stark und impulsiv gezogen. Der Schirm verringert die 90 Grad Schräglage von der Nose-Down Spirale und geht zurück in eine normale Spirale.



ACHTUNG! Es ist wichtig die Spirale sofort über mehrere steile Kreise auszuleiten. Dafür wird die Innenbremse rechtzeitig gezogen, um den Schirm in der Kreisbahn zu halten. Wird dies nicht beachtet, kann es durch die aufgebaute Energie und dem starken Ziehen der Außenbremse zu einem Herausschießen aus der Spirale oder einem Gegendreher mit weiteren Problemen führen.

Veranschaulichung zur Ausleitung

Bei einer stabilen oder sehr schnellen Steilspirale ist es wie bei einer Fahrt mit einem Auto in sehr tiefen Spurrillen. Die Fahrtrichtung wird einem plötzlich vorgegeben und mit den gewohnten Steuerimpulsen ist keine Richtungsänderung möglich. Man benötigt nun deutlich mehr Kraft und einen kräftigen Ruck, um aus dieser Fahrrinne herauszukommen.

TIPP: In dieser extremen Schräglage ist ein Empfinden für innen und außen schwierig. Deshalb: Bei einer Rechtsspirale dreht sich die Erde nach links -> linke Bremse ziehen.

Fazit

Das Flugmanöver Steilspirale erfordert kontinuierliches Training und Weiterbildung. Es ist ein Flugzustand, welcher zu jeder Zeit einen aktiven Piloten benötigt. Gerade die alten Hasen der Fliegerszene müssen sich auf die technische Weiterentwicklung des Materials einstellen und umschulen. „Das habe ich immer schon so gemacht“ kann fatale Folgen haben. Jeder Wechsel von Ausrüstungskomponenten kann zu einem komplett neuen Spiralverhalten führen. Die Steuertechnik muss stets angepasst werden. Wird einen die Spiraldrehung zu schnell oder hat man das Gefühl, gar nicht mehr herauszukommen, gibt es ein Hilfsmittel: Bremsen der Kurvenaußenseite – wenn nötig – stark und impulsiv! Befolgt man die oben stehenden Grundregeln ist die Steilspirale ein effektives Schnellabstiegsmanöver. ▢

Anmerkung des DHV-Sicherheitsreferenten Karl Slezak

Ich kenne keinen einzigen Fall bei dem man sagen könnte: „Hätte er eine Steilspirale geflogen, wäre er noch am Leben“. Aber grob gerechnet zwei Dutzend, bei denen man sagen muss: „Hätte er keine Steilspirale geflogen, wäre er noch am Leben“.

Wenn sie nicht perfekt beherrscht wird, hat die Steilspirale als Schnellabstieg nur einen geringen Wert. Denn die Durchführung in starkem Steigen und bei starken Turbulenzen ist äußerst anspruchsvoll. Besser mit Big-Ears und beschleunigt frühzeitig flüchten. Mir wäre es lieber, die Steilspirale würde als das dargestellt, was sie eigentlich ist. Ein anspruchsvolles Freestyle-Manöver, das einen Riesenspaß macht, wenn alle Phasen sauber beherrscht werden. Und bei dem man eine Menge dazulernen kann als Pilot. In das Pflichtenheft eines Normalpiloten gehört die Steilspirale keinesfalls zwingend. Das Manöver muss von der Pike auf, Schritt für Schritt, gelernt werden. Das Üben muss in einem guten Sicherheitstraining über Wasser erfolgen. Ein vorausgehendes G-Force-Training ist immens nützlich und reduziert die Gefahren deutlich, die auch beim Spiralen über Wasser nicht ganz auszuschließen sind.

Wende bei den Wendegurtzeugen?

Im Sommer 2010 hat der DHV in einer ersten Testreihe fünf Wendegurtzeuge geprüft. Besonders die Ergebnisse der Protektortests waren ernüchternd. Im Praxistest benötigten die Airbags nach dem Start eine unakzeptabel lange Zeitspanne, um voll zu belüften. In der Abflugphase war ein vernünftiger Rückenschutz deshalb nicht gewährleistet. Auch bei der Fallprüfung (Prüfung der Dämpfung des Protektors) auf der DHV-Protektoranlage zeigte ein Teil der Gurtzeuge bedenkliche Schwächen, besonders bei der Prüfung ohne eingebauten Rettungsschirm. Der Testbericht kann nachgelesen werden im DHV-Info Nr. 166, Seite 34 ff. oder auf www.dhv.de (siehe QR-Code)



Text Karl Slezak

Im Nachgang zu dieser Testreihe kündigten einige Hersteller Verbesserungen an. Die Forderung des DHV war, dass Airbag-Gurtzeuge durch konstruktive Maßnahmen auch ohne Luftanströmung einen akzeptablen Rückenschutz bieten müssen. Die Lufttuchtigkeitsforderungen (LTF) erlauben bei der Dämpfungsprüfung von Airbag-Protektoren die Vorfüllung mit einem Luftstrom. In manchen Flugsituationen ist die Luftanströmung aber nicht oder nur im geringen Maße gegeben. Z.B. bei Start und Abflug, bei ungünstiger Anströmung z.B. Sackflug oder Trudeln, beim Abstieg am Rettungsschirm oder schlicht, wenn der Pilot seine Beine ungünstig vor der Anströmöffnung platziert. Die Musterprüfstelle des DHV entschied deshalb, die erlaubte Luftanströmung bei der Prüfung von Airbag-Gurtzeugen nicht mehr vorzunehmen, um den ungünstigsten Fall zu simulieren. Vier Jahre später sollte die aktuelle Situation am Markt für Wendegurtzeuge erneut überprüft werden. Das DHV-Referat Sicherheit und Technik hat dazu fünf Wendegurtzeuge ausgewählt.

Konstruktive Besonderheiten

Bis auf das Gurtzeug von Sup Air haben alle Modelle Vorrichtungen, um den Airbag vorzufüllen. Am auffälligsten beim Woody Valley Wani. Dessen Airbag hat keine Belüftung von außen. Eine dünne Stahl-Spiralfeder spannt - sobald das Gurtzeug aus dem Packsack genommen wird - den Airbag-Raum automatisch auf. Advance und Gin Gliders steifen einen Teil des Airbag-Raums mit stabilen Drähten aus. Swing verwendet zu diesem Zweck einen verstärkten Schaumstoff. Alle Wendegurtzeuge haben einen integrierten Rettungsgeräte-Container. Advance verzichtet beim Progress 2 auf das Sitzbrett. Flugtechnisch hat man sich schnell daran gewöhnt, aber im Crash-Fall ist zwischen Hintern und Boden nichts mehr, was Last verteilen und Durchdringung von harten Dingen verhindern kann. Auch der im Lendenwirbelbereich positionierte Rettungsgeräte-Container muss, als potentielle Gefahr für die Wirbelsäule, kritisch bewertet werden. Ein Novum: Der Brustgurt ist in der Breite nicht verstellbar.

Gurtzeug	Protektor	Art des Außencontainers	Gewicht inkl. Karabiner	Musterprüfnummer
Advance Progress 2	Airbag mit Ventilen	Rücken	3,8 kg (mit Innencontainer)	Airt_GZ 081.2013
Gin Gliders Verso 2	Airbag mit Ventilen	Bottom	4,2 kg	Airt_GZ 062.2013
Woody Valley Wani	Airbag ohne Ventile	Bottom	4,2 kg	EAPR-GZ-0266/14
Swing Connect Evo	Airbag mit Ventilen	Bottom	4,0 kg (Gr.L)	DHV GS-03-0389-13
Sup Air Alti Rando 2 RS	Airbag mit Ventilen	Bottom	3,9 kg	EAPR-GZ-7659/12



FOTO MICHAEL TRETTENHANN

Rettungsgeräte-Auslösetest im G-Force-Trainer

Im G-Force-Trainer wurden unter 4 G Last Probeauslösungen mit drei verschiedenen großen Rettungsgeräten vorgenommen (Gin Yeti 35, Independence Evo Cross, Independence Seven Up)

Advance Progress 2

Der Container des Gurtzeuges befindet sich im Rückenbereich in Höhe der Lendenwirbel. Er ist sehr einfach konzipiert. Advance liefert einen eigenen Innencontainer mit. Der Rettergriff befindet sich an einer ungewohnten Position. Der Arm muss in eine ungünstige Position abgewinkelt werden, um den Griff zu erreichen. Der Griff befindet sich jedoch unter Fliehkraft in Fallrichtung des Armes.

Die Auslösung unter 4 G ist:

- mit einem kleinen Retter gut
- mit einem normalen Retter gut.
- mit einem großen Retter akzeptabel (erhöhter Kraftaufwand).

Der Griff ist fix am Innencontainers befestigt.

Eine intuitive, in der Stresssituation normale Zugrichtung nach oben führt zu einer Auslösung.

Der Rettergriff ist mit der anderen Hand erreichbar, die Auslösung ist sehr schwer. Es befindet sich eine Versteifung im Protektor um diesen vorzufüllen. Der Lufteinlass befindet sich vorn, hinter den Beinen des Piloten.

Die Rückenstütze ist mäßig. Der Oberkörper kippt unter G-Last nach hinten hab.



Supair Alti Rando 2 RS

Der Container des Gurtzeuges befindet sich unter dem Sitzbrett. Der Verschluss ist aufwändig und mit viel Velcro konzipiert. Es gibt die Möglichkeit, das Containerfach zu verkleinern.

Die Auslösung unter 4 G ist:

- mit einem kleinen Retter sehr gut
- mit einem normalen Retter schwer. Es waren mehrere kräftige Züge notwendig
- mit einem großen Retter sehr schwer. Ganze Kraft erforderlich.

Der Griff kann normal an der Hauptschlaufe des Innencontainers befestigt werden.

Der Griff befindet sich unter Fliehkraft nicht in Fallrichtung des Armes, sondern etwa mittig des Oberschenkels.

Eine intuitive, in der Stresssituation normale Zugrichtung nach oben führt zu keiner Auslösung.

Der Rettergriff ist mit der anderen Hand erreichbar, die Auslösung ist extrem schwer.

Die Rückenstütze ist sehr komfortabel und stabil – auch bei hohen Fliehkraften. Der Protektor hat keine Vorrichtung zum Füllen vor dem Start. Der Lufteinlass befindet sich vorn, hinter den Beinen.



Woody Valley Wani

Der Container des Gurtzeuges befindet sich unter dem Sitzbrett. Er ist einfach konzipiert. Der Container fällt eher klein aus.

Die Auslösung unter 4 G ist:

- mit einem kleinen Retter sehr gut
- mit einem normalen Retter gut. Leichte Kraft nötig
- mit einem großen Retter schwergängig, erhöhter Kraftaufwand erforderlich.

Der Griff kann normal an der Hauptschlaufe des Innencontainers befestigt werden.

Der Griff befindet sich unter Fliehkraft nicht in Fallrichtung des Armes, sondern etwa mittig des Oberschenkels.

Eine intuitive, in der Stresssituation normale Zugrichtung nach oben führt zu einer Auslösung. Der Retter muss jedoch leicht nach außen aus dem Container gezogen werden.

Der Rettergriff ist mit der anderen Hand erreichbar, die Auslösung ist schwergängig.

Die Rückenstütze ist ok.

Der Protektor ist bereits vor dem Start mittels einer Feder gefüllt.



Swing Connect Reverse EVO

Der Container des Gurtzeuges befindet sich unter dem Sitzbrett. Er ist sehr einfach konzipiert.

Die Auslösung unter 4 G ist:

- mit einem kleinen Retter sehr gut
- mit einem normalen Retter sehr gut.
- mit einem großen Retter akzeptabel (erhöhter Kraftaufwand).

Der Griff kann normal an der Hauptschlaufe des Innencontainers befestigt werden.

Der Griff befindet sich unter Fliehkraft nicht in Fallrichtung des Armes, sondern etwa mittig des Oberschenkels.

Eine intuitive, in der Stresssituation normale Zugrichtung nach oben führt zu einer Auslösung.

Der Rettergriff ist mit der anderen Hand erreichbar, die Auslösung ist schwergängig

Die Rückenstütze ist sehr gut.

Der Protektor weist eine Versteifung auf, die den Protektor bereits vor dem Start vorfüllt. Der Lufteinlass befindet sich vorne, hinter den Beinen des Piloten.



Gin Verso 2

Der Container des Gurtzeuges befindet sich unter dem Sitzbrett. Er ist einfach konzipiert und kann auf unterschiedliche Rettungsgeräte-Größen angepasst werden.

Die Auslösung unter 4 G ist:

- mit einem kleinen Retter sehr gut
- mit einem normalen Retter sehr gut.
- mit einem großen Retter sehr gut.

Der Griff kann normal an der Hauptschlaufe des Innencontainers befestigt werden.

Der Griff befindet sich unter Fliehkraft nicht in Fallrichtung des Armes, sondern etwa mittig des Oberschenkels.

Eine intuitive, in der Stresssituation normale Zugrichtung nach oben führt zu einer Auslösung.

Der Retter löst sehr gut aus.

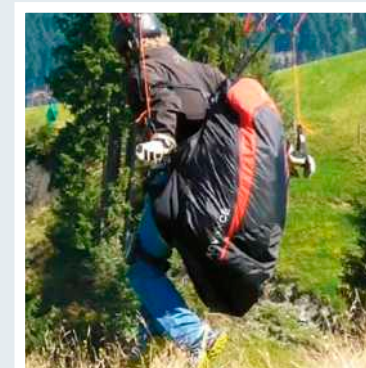
Der Rettergriff ist mit der anderen Hand erreichbar, die Auslösung ist gut.

Die Rückenstütze ist ok und komfortabel.



Praxistest Protektor

Wir waren im Fluggebiet Wildschönau, um zu prüfen, wie die Füllung der Airbags in der Praxis funktioniert. Alle Gurtzeuge wurden, wie es empfohlen wird, vor dem Anlegen mehrmals aufgeschüttelt, um den Airbag so gut wie möglich vorzufüllen. Was unter den Laborbedingungen an der Protektor-Prüfanlage gut funktioniert, hat in der Praxis seine Tücken.



Advance Progress 2

Der Airbag unter der Sitzfläche füllt sich beim Startlauf und während des Abhebens nur sehr wenig.

Nach Einnehmen der Sitzposition hilft eine breite Beinhaltung, damit das vorne befindliche Ventil des Airbags nicht verdeckt wird und die Luft besser einströmen kann. Dann ist der Airbag unter der Sitzfläche innerhalb von ca. 5 Sekunden gefüllt.



Swing Connect Reverse Evo

Das schaut doch schon ganz gut aus (oben links): Das Swing-Wendegurtzeug im G-Force-Trainer. Der Airbag macht, nur aufgeschüttelt, eine recht gute Figur. In der Praxis funktioniert das nicht immer so gut, vor allem, wenn im Stauraum des Rückenteils Gegenstände untergebracht werden. Der Airbag wurde zwar gründlich aufgeschüttelt. Aber durch die Belastung im Stauraum wird beim Startlauf dessen Bodenplatte nach unten gedrückt. Der unter der Sitzfläche befindliche Teil des Airbags belüftet deshalb stark verzögert. In der Luft dauert es dann ca. 10 Sekunden, bis der komplette Airbag ganz gefüllt ist. Dafür steht dann ein riesiger Luftsack, von den Oberschenkeln bis fast in Schulterhöhe, als Dämpfer zur Verfügung.



Gin Gliders Verso 2

Der unter der Sitzfläche befindliche Airbag-Teil soll durch seitlich angebrachte Titan-Drähte in Form gehalten und damit vorgefüllt werden. Beim Startlauf erweist sich die Konstruktion aber als wenig stabil. Durch die Pilotenbewegungen schlägt die Unterseite des Airbags immer wieder nach oben. Nach dem Abheben dauert es ca. 5 Sekunden, bis der Luftsack (optisch) ganz gefüllt ist.



Sup Air Alti Rando 2 RS

Das etwas unförmige Stück Stoff am Rückenteil macht bis nach dem Abheben keine ernsthaften Versuche, sich zum Airbag zu entfalten. In der Luft geht es dann aber recht schnell. Nach 5 Sekunden ist der Airbag unter der Sitzfläche prall, der im Rücken- teil fast gefüllt. Neben dem Swing-Wendegurtzeug hat das Sup Air den größten Luftsack im Rückenbereich.



Woody Valley Wani

Der Airbag unter der Sitzfläche wird von einer innen angebrachten dünnen Stahlfeder aufgespannt. Es ist keinerlei Anströmung erforderlich, um den vollen Protektorschutz aufzubauen. Dafür gibt es beim Wani oberhalb der Lendenwirbel keinen Schutz durch einen Luftsack wie bei den anderen Wendegurtzeugen.

Protektor-Prüfung an der Prüfanlage

Die Prüfung erfolgt unter schärferen Bedingungen als die Lufttüchtigkeitsforderungen verlangen. Der Airbag des Gurtzeugs wird, wie vor dem Start, mehrmals kräftig aufgeschüttelt. Die nach den LTF erlaubte Luftanströmung erfolgt nicht. Um auch die Situation mit ausgelöstem Rettungsschirm darzustellen, wurden die Prüfungen sowohl mit als auch ohne eingebauten Retter durchgeführt. Der erlaubte maximal Beschleunigungswert nach den LTF liegt bei 50 G. Je niedriger die erreichte G-Last, desto größer die Dämpfung des Protektors.

Das Advance Progress 2 verfehlte in beiden Konfigurationen die LTF-Grenzwerte. Der Prüfkörper schlug beim Aufprall bis zum Boden der Anlage durch. Die Gurtzeuge von Gin Gliders und Sup Air zeigten dieses Verhalten nur bei ausgebautem Rettungsgerät. Mit im Container integriertem Retter bestanden beide Gurtzeuge den LTF-Protektortest. Kein Problem, weder ohne noch mit Retter im Container, hatte das Swing-Wendegurtzeug. Beide Versuche positiv mit deutlich unter 40 G. Mit Abstand das beste Ergebnis lieferte das Woody Valley Wani. Exzellente 21 G und zwar mit und ohne Rettungsgerät im Container.

Prüfung ohne Luftanströmung, mit eingebautem Rettungsgerät				
< 20 G	< 30 G	< 40 G	< 50 G	> 50 G
	Sup Air Alti Rando 2 RS	Swing Connect Evo	Gin Gliders Verso 2	Advance Progress 2
	Woody Valley Wani			
Prüfung ohne Luftanströmung, ohne eingebautes Rettungsgerät				
< 20 G	< 30 G	< 40 G	< 50 G	> 50 G
	Woody Valley Wani	Swing Connect Evo		Sup Air Alti Rando 2 RS
				Gin Gliders Verso 2
				Advance Progress 2

Zusammenfassung

Weiterhin mehr Schatten als Licht bei den Wendegurtzeugen. Positiv 1: Durch die Konstruktionen zum Vorspannen des Airbag-Raumes erfolgt die Befüllung deutlich schneller als bei der ersten Generation dieser Gurtzeug-Art. 5-10 Sekunden nach dem Abheben sind die Luftsäcke voll, im 2010-er Test hatten wir noch 20 Sekunden und mehr gemessen. Positiv 2: Woody Valley hat mit seiner den Airbag aufspannenden Spiralfeder eine echte Innovation gebracht, die Airbag-Schutz schon im Startlauf gewährt. Allerdings beschränkt sich der Schutzbereich des Airbags auf den Bereich unter der Sitzfläche. Einmal komplett gefüllt, haben besonders die Gurtzeuge von Swing und Sup Air einen deutlich größeren Schutzbereich. Ernüchternd: In der unmittelbaren Abflugphase, einem Unfallschwerpunkt, bis ca. 5 Sekunden nach dem Abheben (30-40 m Flugstrecke, 5-10 m über Grund) ist der Protektorschutz bei Staudruck-Airbags weiterhin deutlich eingeschränkt. Weiteres Sicherheits-Minus: Durch Gebrauch und Abnutzung (besonders häufiges Wenden des Gurtzeugs) sind die Vorrichtungen

zum Aufspannen des Airbag-Raumes schnell geknickt oder verbogen. Eine Vorbefüllung ist dann unter Umständen nicht mehr gewährleistet. Auch Gegenstände im Rückenteil des Airbags (Klammotten, Getränke, etc.) können die Befüllung verzögern. Hier ist der Pilot gefordert, sein Gurtzeug sehr pfleglich zu behandeln und durchdacht zu bepacken. Die meist sehr detaillierten Betriebsanleitungen geben dazu Informationen. Bedenklich: Fast alle Hersteller bewerben ihre Wendegurtzeuge als alltagstaugliche Alternative zu herkömmlichen Gurtzeugen. Dem muss widersprochen werden. Zum einen wegen der geringen Robustheit, bzw. der Empfindlichkeit besonders der Elemente des Airbags. Zum anderen, weil der Vorteil der Gewichtsreduzierung durch den Einsatz von Airbags mit Nachteilen erkauft wird. Der stark eingeschränkte Schutz in den Sekunden nach dem Start wurde schon genannt. Airbags haben aber gegenüber festen Schaumprotektoren einen weiteren gewichtigen Nachteil. Sie neigen bei schrägem Aufprall viel stärker zum seitlichen Ausweichen (der Airbag wird seitlich weggedrückt) als stabil verbaute Schaumprotektoren. ▽



FOTO: ROB GRANGE – OZONE

Auf Tuchführung

Wie gut ein Gleitschirm fliegt und wie lange er gut fliegt, hängt maßgeblich auch von den verwendeten Tüchern ab. Dabei ist allerdings weniger entscheidend, welche Tuchmarke zum Einsatz kommt, sondern viel mehr, wie geschickt die Schirmdesigner die Stoffeigenschaften bei ihren Konstruktionen berücksichtigen.

Text und Bilder Lucian Haas

Ein Gleitschirm ist schon ein sehr besonderes Fluggerät, da sein Flügel nur aus weichem Stoff besteht. Und dieser muss vielen Anforderungen gerecht werden. Er muss reißfest sein, um das angehängte Pilotengewicht zu tragen. Er muss weitgehend luftdicht sein und darf sich nur wenig dehnen, um die aerodynamisch wirksame Form eines aufgeblasenen Schirmes zu halten. Er sollte leicht sein, um durch geringe Massenträgheit ein einfaches Start- und Extremflugverhalten zu ermöglichen. Er sollte haltbar und UV-beständig sein, damit die gewollten Flugeigenschaften eines Gleitschirms auch über mehrere Jahre hin bestehen bleiben. Und er sollte nicht allzu teuer sein, damit für die breite Masse der Piloten das Hobby auch bezahlbar bleibt. Allerdings sind einige dieser Anforderungen nur schwer gleichzeitig

zu erfüllen. Die Wahl der passenden Stoffe für einen Gleitschirm ist deshalb stets ein Kompromiss.

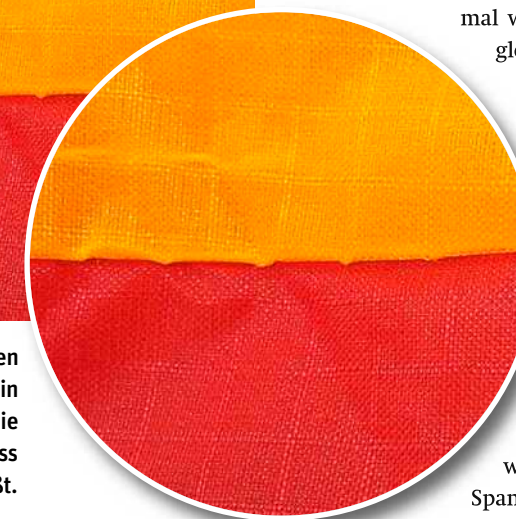
Vor einigen Jahren war die Zahl der Tuchhersteller, die für den Gleitschirmbau nutzbare Stoffe lieferten, noch größer als heute. Namen wie Carrington, Toray, Gelvenor oder Teijin sind nach und nach von den Materiallisten der Schirmhersteller verschwunden. Starker Konkurrenz- und nicht zuletzt Preisdruck haben dazu geführt, dass heute fast nur noch zwei Tuchquellen genannt werden: Porcher Sport (Skytex) aus Frankreich sowie Dominico Tex (Dokdo) aus Südkorea. Eine Ausnahme ist der brasilianische Gleitschirmhersteller Sol, der für seine Schirme eine eigens entwickelte Tuchserie mit den Kürzeln WTX und ProNyl fertigen lässt.

Vom Grundaufbau sind alle Gleitschirmtücher ähnlich. Es han-

Einblicke: Der Single-Skin-Schirm XXLite von Ozone zeigt, worauf es ankommt. Tragende Rippen sind aus dehnungsarmen hard-finish Stoff gefertigt. Das Obersegel besteht aus soft-finish Tuch.



Ripstop: In regelmäßigen Abständen sind verstärkende Fäden in das Gleitschirmtuch eingewebt. Die Kästchenstruktur soll verhindern, dass beschädigtes Tuch weiter einreißt.



Die Dehnung lässt sich unter anderem über die Stabilität der gewählten Nylonfäden, die Größe und Stärke der Ripstop-Kästchen sowie über die Beschichtung beeinflussen. Die Luftdurchlässigkeit wird sowohl von der Webdichte der Fäden wie vom Beschichtungstyp bestimmt. Die UV-Stabilität ist maßgeblich von der Beschichtung abhängig. Das Gewicht wird vor allem von der Dicke und Anzahl der verwobenen Nylonfäden pro Fläche definiert, usw. Für die Hersteller sind zudem noch Faktoren wie Preis und vor allem die Verfügbarkeit wichtige Kriterien dafür, welche Tücher sie letztendlich in ihren Schirmen verbauen.

Die Auswahl der Stoffe kann großen Einfluss auf das Flugverhalten von Gleitschirmen haben. „Wir haben immer mal wieder die Erfahrung gemacht, dass der gleiche Schirm aus verschiedenen Tüchern unterschiedliche Flugeigenschaften zeigt“, sagt Nova-Konstrukteur Philipp Medicus. Als stabil bekannte Modelle fingen, aus anderen Tüchern gefertigt, plötzlich an, stark in sich zu arbeiten oder zu schwingen. Ähnliches weiß auch Michael Nesler zu berichten, der unter anderem für Swing und Icaro Schirme entwickelt. Fast fertige Prototypen hätten nach der Umstellung auf ein anderes Tuch noch einmal vier Monate zusätzliche Entwicklungszeit benötigt, bis Trimmung, Spannungsverteilung etc. der Kappe wieder perfekt auf das neue Material eingestellt waren.

Die Frage, welche Tücher besser sind – Porcher oder Dominico – lässt sich nicht pauschal beantworten. In den vergangenen Jahren setzten immer mehr Gleitschirmhersteller zumindest teilweise auf Dominico. Das war vor allem eine Frage des Angebotes. Dominico bot eine größere Farbpalette, war flexibler in der Lieferung und hatte ein Standardtuch namens Dokdo 20 DMF im Programm, das mit 35 Gramm pro Quadratmeter etwas leichter war als das klassische Skytex 40 von Porcher. „Als Skytex noch keine Tücher im mittleren Gewichtsbereich anbieten konnte, musste in der Vergangenheit notgedrungen auf Dominico ausgewichen werden, um leichtere Schirme bauen zu können“, sagt Advance-Konstrukteur Silas Bosco.

Ein weiterer Faktor ist der Preis. Dominico ist bei vergleichbaren Stoffklassen etwas günstiger als Porcher. Die Franzosen verkaufen ihre Tücher in Euro, die Südkoreaner in Dollar. „Der Preisunterschied von Porcher und Dominico entspricht in etwa dem Wechselkurs zwischen Euro und Dollar“, sagt Bosco. Je nach Abnahmemenge und Stoffqualität kosten Standardtücher rund vier bis sechs Euro pro Laufmeter von der Rolle.

Technisch bevorzugen viele Designer Porcher. Die Franzosen liefern Rolle für Rolle eine konstantere Qualität des Gewebes und der Beschichtung. Weil die Skytex-Stoffe weniger glatt und etwas fester sind, lassen sie sich einfacher verarbeiten und genauer vernähen. Zudem enthält ihre Beschichtung weniger Silikon, wodurch zum Beispiel Klebesegelverstärkungen viel besser haften.

Hinsichtlich Reißfestigkeit, UV-Beständigkeit und Stabilität der Beschichtung weisen die vergleichbaren Stoffe beider Hersteller

delt sich um sogenanntes Ripstop-Gewebe, bei dem in regelmäßigen Abständen sowohl in Längs- wie in Querrichtung (die Tuchhersteller sprechen von Kette und Schuss) etwas dickere Fadenstrukturen eingewebt sind. Im Schadensfall sollen diese verstärkenden Kästchen ein Weiterreißen der Stoffe bremsen. Die Grundfäden bestehen aus Polyamid 6.6, allgemein als Nylon bekannt. Um die Lage der Fäden zu fixieren, die Zwischenräume luftdicht zu füllen, die Wasseraufnahme zu reduzieren und weitere Eigenschaften zu verbessern, werden die fertig gewebten Stoffe mit einer einfachen (innen) oder doppelten (innen und außen) Beschichtung versehen. Diese besteht üblicherweise aus Polyurethan mit diversen betriebsgeheimen Zusätzen, darunter auch Silikon.

Bei den Beschichtungen werden zwei grundsätzliche Typen unterschieden: hard- und soft-finish. Ein hard-finish versteift die Stoffe und reduziert ihre Dehnung weitaus besser, geht aber mit einer größeren Luftdurchlässigkeit einher. Solche Stoffe werden typischerweise für die Profil- und Diagonalrippen im Inneren der Gleitschirme verwendet. Ober- und Untersegel wiederum bestehen aus Tüchern mit einem soft-finish. Sie bieten eine höhere Luftdichtigkeit und ziehen sich unter Spannung besser glatt, werfen also weniger aerodynamisch nachteilige Falten. Die Beschichtung macht übrigens etwa ein Drittel bis ein Viertel des Stoffgewichtes aus.

Mit all diesen Zutaten gibt es viele Stellschrauben für die Eigenschaften von Gleitschirmtüchern. Hier nur ein paar Beispiele:

Tipps für die Stoffpflege

Wer auch über Jahre hinweg Freude an einem intakten Gleitschirm haben will, der sollte darauf achten, das Tuch pfleglich zu behandeln.

Nicht schleifen: Beim Schirmhandling am Boden sollte der Stoff so wenig wie möglich über den Boden gezogen werden. Abrieb kann das Gewebe deutlich schwächen.

Nicht treten: Tritt man auf seinen Schirm, strapaziert der Druck und die Reibung der grobstolligen Fliegerstiefelprofile die Tücher.

Nicht feucht fliegen: Durchfeuchtete Tücher dehnen sie sich unter Last stärker und stellen diese Dehnung schlechter wieder zurück, d.h. sie leiern schneller aus.

Nicht feucht packen: Bleibt Feuchtigkeit im gepackten Schirm dauerhaft gefangen, kommen chemische Prozesse in Gang, die u.a. die Beschichtung ablösen können.

Nicht eng packen: Dicht geschlungene Schirme setzen das Tuch an den Faltstellen unter einen schädlichen dauerhaften Zug und halten Feuchtigkeit stärker zurück. Vor allem bei längerer Lagerung ist luftiges Packen angesagt.

Keine Insekten: Insekten in der Kappe sind ein Graus. Manche beißen sich durch den Stoff, andere sondern Säuren ab, die das Gewebe angreifen.

Keine Hitze: Schirme nicht im geparkten Auto backen lassen. Hitze verändert die Eigenschaften der Beschichtung.

Wenig UV: Ultraviolette Strahlung schwächt den Stoff. Schirme sollte man nicht unnötig beim Parawaiting am Startplatz ausgebreitet der Sonne aussetzen.

Nur Wasser und Seife: Wer meint, Flecken von seinem Schirm entfernen zu müssen, sollte dies nur mit viel Wasser, einer milden Seife und einem sanften Schwamm tun. Nicht in der prallen Sonne trocknen lassen.

keine eklatanten Unterschiede auf. Die soft-finish Stoffe von Dominico gelten allgemein als etwas weicher, sie ziehen Nähfalten leichter glatt. „Das kann bei neuen Schirmen sogar die Aerodynamik verbessern und Leistungsvorteile bringen“, sagt Michael Nesler. Allerdings seien viele Porcher-Produkte im Gegenzug über die Zeit gesehen formbeständiger. Das sei vorteilhaft, weil ein verzogener Stoff wiederum Leistung koste. Letztendlich ist aber weniger die Stoffmarke entscheidend, als die Art und Weise, wie und wo ein Tuch im Schirm eingesetzt und verarbeitet wird.

„Das Wichtigste ist, wie der Stoff gelegt und geschnitten wird“, sagt Nesler. Es macht einen großen Unterschied, ob eine Stoffbahn im Schirm längs der Fäden von Schuss oder Kette unter Spannung steht oder in einem schrägen Winkel dazu. Im zweiten Fall ist die Stabilität deutlich verringert. Deshalb gilt es, den Zuschnitt entsprechend zu optimieren, so dass die Ausrichtung der Stoffe genau zu den am Schirm wirksamen Zugkräften passt. Hinzu kommen noch weitere konstruktive Kniffe. Beispiele sind stabile Querzugbänder im Schirm oder auch die Nähte des 3D-Shapings und des Designs am Ober- und Untersegel. Sie können helfen, die Stoffe bei Lastspitzen vor übermäßiger Dehnung zu bewahren. Aus der Materialliste allein lässt sich deshalb die Haltbarkeit eines Schirmes schwerlich herauslesen. Die Konstruktionsweise ist entscheidend.

In der Praxis gibt es nur wenige Hersteller, die heute noch auf Stoffe allein einer Marke setzen. Selbst in einzelnen Schirmmodellen findet man häufig einen vielfältigen Mix. Teilweise sind es bis zu fünf verschiedene Tuchsorten, abgestimmt auf die jeweiligen Belastungen an der Eintrittskante, hinteres Obersegel, Untersegel, aufgehängte (lasttragende) Rippen sowie Zwischenrippen und Diagonalen.

Fragt man Gleitschirmkonstrukteure, wo sie derzeit noch den größten Entwicklungsbedarf bei den Tüchern sehen, dann lautet

die Antwort einhellig: Geringes Gewicht bei gleichzeitig guter Alterungsbeständigkeit und geringer Dehnung. „Hier ist noch viel Luft nach oben“, sagt Manfred Kistler von Skywalk.

Getrieben wird diese Forderung durch den allgemeinen Markttrend hin zur Gewichtseinsparung – nicht nur für ausgesprochene Leichtausrüstung, sondern auch bei Standardschirmen. Lag vor einigen Jahren das Gewicht der eingesetzten Tücher noch bei 40 bis 45 Gramm pro Quadratmeter, so sind es heute typischerweise 35 bis 40 Gramm. In ausgewiesenen Leichtschirmen werden sogar noch leichtere Tücher mit nur 27 Gramm pro Quadratmeter verwendet.

Vor allem Porcher zeigt sich mit Blick auf Gewichtseinsparung und Stabilität seiner Tücher in letzter Zeit als die innovativere Firma und gewinnt verlorene Marktanteile zurück. Jüngstes Beispiel ist ein neuer Stofftyp namens Skytex 32. Der wiegt nur 32 Gramm pro Quadratmeter, weist aber, zumindest in der Ausrichtung der Schussfäden, fast die gleichen

geringen Dehnungswerte auf wie klassische 40-Gramm-Tücher. Die Gewichtseinsparung kommt dadurch zustande, dass die Kettfäden dünner sind als die Schussfäden. Nach der Markteinführung vor gut einem Jahr setzen mittlerweile immer mehr Gleitschirmhersteller in neuen Modellen auf diese Tuchvariante. Beispiele sind Nova Triton 2, Gradient Golden 4, Advance Sigma 9 und Skywalk Arriba 3.

Wie ein Gleitschirmstoff entsteht

Die Herstellung von Gleitschirmtüchern ist mit vielen Arbeitsschritten verbunden. Die Stoffe werden in Rollenbreiten von 158 Zentimetern produziert. Zu Beginn werden dafür circa 10.000 Kettfäden aus noch farblosem Nylon nebeneinander auf einer Trommel aufgespult. Jeder Faden wird anschließend von Hand im automatischen Webstuhl eingehängt.



Tuchmix: Bei diesem Leichtschirm (Lightning von U-Turn) ist ein Mix aus leichtem 27-Gramm- und mittlerem 36-Gramm-Tuch verbaut. Das Leichttuch der nicht aufgehängten Rippen ist an den größeren Ripstop-Kästchen zu erkennen.

Beim Weben wird der Schussfaden zwischen den wechselseitig angehobenen Kettfäden hindurch geschoben, oder besser gesagt mit Luftdruck (Porcher) oder einem dünnen Wasserstrahl (Dominico) geschossen. Rund 800 Mal pro Minute saust der Faden hin und her, was in dieser Zeit rund zehn bis zwanzig Zentimeter neuen Stoff ergibt.

Nach dem Weben kommen die kompletten Stoffrollen in Färbetrommeln. Darin werden sie unter Druck erst mit den gewünschten Farbstoffen durchtränkt. Anschließend werden sie durch kontrolliertes Erhitzen fixiert.

Nun folgt der vielleicht wichtigste Schritt: die Beschichtung.

Hierbei wird der Stoff von der Rolle abgewickelt, flächig mit speziellen, noch flüssigen Kunststoffharzen auf Polyurethanbasis bestrichen und diese dann durch Licht- und Wärmeeinwirkung ausgehärtet. Acht bis zehn Gramm Beschichtungsmasse landen typischerweise auf einem Quadratmeter Tuch.

Am Ende steht die Qualitätsprüfung, bei welcher der Stoff auf Webfehler, Verzug und Gleichmäßigkeit der Beschichtung begutachtet und getestet wird. (luh)

Im Internet ist auf Vimeo ein Film zu sehen, der die Stoffproduktion bei Porcher Sport zeigt: www.vimeo.com/12190236

Anzeige

einfach.
leicht.

Der **ARRIBA**.

Die Leichtversion unseres Bestsellers TEQUILA4 überzeugt nicht nur durch niedriges Gewicht und kleines Packmaß. Mit unseren Leichtbaufeatures konnten wir sogar das perfekte Startverhalten, Leistung und Handling des TEQUILA4 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
CAVENNE
POISON

JOIN'T

MOJITO
SCOTCH

AUS LEIDENSCHAFT
AM FLIEGEN

www.skywalk.info

32

DHV-info 190

www.dhv.de

Im Delphinflug entlang der Hohen Tauern mit Blick Richtung Süden, Großvenediger in voller Pracht!



Der Technora-Effekt

Segelentwicklung, variable Geometrie und neue Flugabenteuer.

Text und Fotos: Thomas Weissenberger

War es zunächst das Carbon, das den Flugzeugbau maßgeblich in seiner Weiterentwicklung beeinflusste, ist es nun das Segeltuch, was neue Entwicklungen bei allen Drachen-Herstellern aufzeigt. Der Hänggleiter ist ja eine faltbare Verbundkonstruktion von Rahmen und Segeltuch, die in aufgebauter Kombination zu einer vorgespannten Dreieckskonstruktion mutiert, dem Delta. Somit stehen Rahmenkonstruktion und Segelhülle in einer direkten Metamorphose, die sich in ihren Neuerungen abzuwechseln scheinen. Doch der Schwerpunkt sollte nach wie vor beim Segeltuch und dessen Schnittverarbeitung liegen.

Das neue Technora-Segelmateriale ist hierbei ein weiteres Leichtgewicht, die Vorteile liegen jedoch bei einer höheren Zugfestigkeit als auch UV-Beständigkeit! Von dem neuen sexy Look mal ganz abgesehen...

Der erste Testflug ging gleich bei den Ludesch Open über die Bühne, einem technisch anspruchsvollen Fluggebiet zwischen



Je besser das Handling, umso näher am Grat – Abendsoaring vom Feinsten an der Zwiesel/Hochstaufen, Bayern.

Arlberg, Montafon und Bodensee. Kaum in der Luft war ich beeindruckt von dem guten Handling, um knapp über dem Hang in der laminaren Brise achternd aufzusoaren. Ausschlaggebend war eine hohe Kurvenwendigkeit, jedoch mehr beeindruckt war ich mit wieviel VG (Variable Geome-

trie): 2/3 ausgezogener VG-Schnur ohne viel die Kurvenlage Stützen zu müssen! Schnell wie die Feuerwehr erreichte mein roter Flügel die Wolkenbasis auf 2.000 m. Um 16 Uhr ging endlich das Rennen los für einen trickreichen 60 km Task. Der Technora-Drache bestand jedenfalls seine Feuertau mit allen Ehren und überflog nach zwei Stunden als Erster das Ziel!

Technora Inlaid Cut: Als semitransparentes Mylartuch liegen die Besonderheiten bei den Technorafasern, orthogonal sowie längsdiagonal im Raster verlaufend,

die wesentlich stärker sind und eine höhere Zugfestigkeit aufweisen als herkömmliche Polyesterfaser.

In der Praxis sollte demnach die VG-Schnur sehr aktiv für den Segeltrimm verwendet werden. Wie etwa bei einem Katamaranseglern, der die Segeltrimmung je nach Kurs permanent wechselt um auf Zug zu bleiben. Da sich Thermikbärte beim Zentrieren ebenfalls laufend ändern und somit auch die Kurvenlage, arbeitet man dabei im alpinen Gelände mit 0 bis 1/3 gespannter VG. Alpenthermik ist generell enger und somit enger zu kreisen. Eine steile Kurvenlage bewirkt einen kürzeren Kreis, teilweise sogar mit 15 Sekunden Flugzeit, was kürzere Reaktionszeiten für den Piloten bedeutet. Also je enger das Zentrum des besten Steigens, desto schneller sollten die Steuerimpulse ausgeführt werden. Oder: je besser das Handling, desto mehr Kurvenkontrolle... und umso besser das Steigen!

So auch das aktive Wechseln während der verschiedenen Gleitphasen zwischen 2/3- und 3/3-VG: vor/nach Thermik 55 km/h, Delphinflug unter der Wolke 70 km/h, schnelles Gleiten 85 km/h bis VNE 120 km/h.

Der zweite Technora-Testflug sollte gleich zu einem meiner weitesten Streckenabenteuer ausarten: 362 km als flaches Dreieck in neun Stunden! Zwar kam man an jenem 7. Juni ganze 1,5 Stunden zu spät zur Ikarusbahn am Bischling, aber als der erste Drache bereits um 10 Uhr den Hausbart einläutete, war man restlos aufgewacht. Um 11:30 Uhr konnte auch ich endlich starten und brachte den Litespeed auf Kurs.

Wie bei jedem langen Streckenflug dreht sich alles um den letzten Bart, um den Flug nach Hause bringen zu können, oder nicht! Jedenfalls erreichte ich um 19 Uhr abends und 25 km vor Goal die entscheidende heiße Phase. Die Sonne stand bereits tief am Horizont, schien aber noch ungetrübt in die Westhänge des Gasteiner-Tals. Der Talboden von Dorfgastein lag bereits im tiefen Schatten, somit startete der eigentliche Kampf erst jetzt und ironischer Weise nach 340 km, oder acht Stunden Flugzeit! Mit 40 km/h Schnittgeschwindigkeit brachte ich es bis jetzt auf 31 Bärte, nun auf der letzten Suche für Nummer 32...

Während des ganzen Fluges, vorbei an

den Klassikern wie Dachstein, Grimming und den Hohen Tauern, manövrierte sich der RX-Flügel wie ein Spielzeug und verhalf den ganzen Tag über an Energie zu sparen. Neben Fitness war auch meine Motivation noch immer extrem hoch, um den aller-

wagten 30 km Endanflug, aber um so genialer war die Umkehrthermik mittig über dem Salztal, die meine Ankunftshöhe über Goal von -200 m auf +100 m aufpolierte. Listig kroch man im Schleichflug noch um den letzten Waldrücken und um



Bild oben: Transparente Einblicke: Segelrippen, Sprogs und Untersegelreißverschlüsse - Gerätekontrolle leicht gemacht...

Bild unten: Luftige Inspektion: das Technora-Segel von Wills Wing über dem Flachland Brasiliens.

letzten Heimbringerbart aufzureißen. Jedoch löste sich die Wolke über dem Schuhflicker genau vor meinen Augen auf und erblaste im tiefen Blau des Abendhimmels. Nach genauem Observieren der Umgebung ließ ich meine Intuition zu einer anderen wirren Entscheidungsfindung kommen: anstatt die Distanz zum Ziel zu verringern, entfernte ich mich noch weiter weg und flog Taleinwärts Richtung Hofgastein. Mein letzter Joker war es nun die höheren Berge anzufliegen, um die letzten, aktiven Luftmassen in Alpenhauptkammnähe zu nutzen. Und tatsächlich: nach fünf Kilometern konnte man mit einem engen 1m-Bart von 2.000 m auf satte 3.000 m aufdrehen – das wars!

Um 19:40 Uhr setzte ich an zu einem ge-

20:30 Uhr landete ich mit großem Grinsen auf einem einsamen Landeplatz von Werfenweng...

Der dritte Streich sollte dann im fernen Südamerika folgen, und der Kontrast konnte nicht unterschiedlicher sein! Nach Testflügen über hochalpinem Gelände kam es nun zur exzessiven Flachlandfliegerei in Brasilien. Mit sechs Tasks und insgesamt 600 km war seit langem wieder richtig gutes Bewerbsfliegen angesagt, und einem Sieg obendrein. Ebenso farbenfroh waren die Flugbedingungen: Soaren entlang der Startklippe vorbei an grünen Wasserfällen, Flachlandthermik über rote Dustdevils und schließlich im Endanflug über den großen See in die monumentale Hauptstadt mit 2,8 Millionen Einwohnern. Ja, fliegen in Brasilia ist anders!

Anmerkung der Redaktion:

Neben den großen Drachen-Herstellern der Firmen Icaro, Aeros, Wills Wing und Moyes wird Technora auch bei den Starrflüglern verwendet. Bei großen internationalen Wettbewerben konnte es sehr erfolgreich eingesetzt werden. ▢



DHV-XC 2014

Erneut ein Teilnehmer- und Einreichungsrekord, von 4.175 Piloten wurden über 89.000 Flüge eingereicht.

Text Richard Brandl

Alle Flüge findet ihr
im Detail auf www.dhv.de
unter DHV-XC,
siehe QR-Code.



FOTO: UTURN, PILOT: BENJAMIN BECKER

Am 15. September ging die Saison der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2014 zu Ende, die neue DHV-XC-Saison 2015 hat am 16. September auch schon wieder begonnen. Auf diesen Seiten findet ihr die Ergebnislisten bis einschließlich Platz 10, die Gesamtpunkte und die verwendeten Geräte, außerdem die Anzahl der Teilnehmer pro Wertungsklasse. Wer sich für mehr und weitere Details interessiert, einfach die Seite xc.dhv.de besuchen und die Saison 2014 auswählen.

Von 4.175 Gleitschirm- und Drachepiloten wurden in der Saison 2014 mehr als 89.000 Drachen- und Gleitschirmflüge eingereicht. Wieder einmal ein neuer Teilneh-

mer- und Einreichungsrekord und das trotz wirklich bescheidenem Flugwetter in der Hauptflugsaison. Im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 84.000 Flügen (2012 waren es 78.000 Flüge) lässt sich sowohl bei den eingereichten Flügen als auch bei den Besucherzahlen im DHV-XC weiter ein steigender Trend beobachten. Zu den 23 Wertungen mit 10 Deutschen Meistertiteln sind derzeit außerdem 49 Regional- und Vereinsmeisterschaften über den DHV-XC organisiert (Kontakt für die technische Umsetzung, die für DHV-Mitgliedsvereine kostenlos ist: admin@xc.dhv.de). Neben der Nutzung als Flugbuch ist das Miterleben von Flügen anderer Piloten der wichtigste Grund, die DHV-XC-Seiten zu besuchen. Vor allem die Kommentarfunktion zu den

einzelnen Flügen als auch die Möglichkeit zum Veröffentlichen von Fotos wird dabei immer mehr genutzt.

Magische 300

Heuer war zumindest in einigen Regionen in Europa das Wetter gefühlt mal wieder das schlechteste seit Anbeginn der Wetteraufzeichnungen. Anscheinend gibt es schönes Flugwetter bei uns nur noch in homöopathischen Dosen zu höchstens zwei Tagen. Ganze Monate waren ein streckenfliegerischer Totalausfall. Bei genauerer Betrachtung war es dann doch nicht so schlimm. Schon früh im Jahr konnte Armin Harich am 13. April den ersten Deutschland-300er mit dem Gleitschirm im Deutschen Flachland vorweisen. Ge-

startet in Ölberg-Schriesheim landete er nach knapp 303 Kilometern und über 8 Stunden Flugzeit in der Nähe von Landshut. Erwin Auer ließ sich nicht lange bitte und legte am 18. Juni einen Flug mit 304 Kilometern nach. Los ging es am Hohen Bogen und geendet hat sein Flug nach 8,5 Flugstunden in Bad Saulgau. In der Saison 2014 flogen deutsche Piloten 191-mal über 200 Kilometer (109 mit dem Gleitschirm und 82 mit dem Drachen). Das größte im DHV-XC gewertete FAI-Dreieck mit dem Gleitschirm erfolgte Daniel Tyrkas mit 272 Kilometern am 18. Juli vom Osterfelder aus. Mit dem Drachen schaffte das größte FAI-Dreieck im Wertungsgebiet des DHV-XC Tim Grabowski, er konnte am 07. Juni vom Tegelberg aus ein Dreieck mit

über 312 Kilometern schließen. Einen FAI-Dreiecks-Weltrekord holte sich Jochen Zeyher mit 407 Kilometern an Silvester in Namibia. Der weiteste Flug eines deutschen Piloten mit dem Schirm gelang Burkhard Martens mit 398 Kilometern freie Strecke in Quixada-Brasilien am 07.11.2013. Und wenn man sich jetzt noch die Zahl der Flüge über 100 Kilometer anschaut, dann kann das Jahr doch nicht so schlecht gewesen sein: 1.708 Flüge mit über 100 Kilometern Strecke wurden von deutschen Piloten im DHV-XC in der Saison 2014 eingereicht. Und was noch geht, das hat der österreichische Pilot Tomas Walder im XContest gezeigt, der am 07. Juni ein FAI-Dreieck mit 325 Kilometern, gestartet im Zillertal nach 11,5 Stunden Flugzeit zumachen konnte.

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Bei den Schirmen werden 6 Deutsche Meistertitel vergeben, in der Standardklasse (Schirme mit LTF A und B) mit 1.325 Teilnehmern an Christoph Besse, in der Sportklasse (Schirme mit LTF A, B und C) mit 1.354 Teilnehmern an Berni Koller und in der Performanceklasse (Schirme mit jeder LTF-Einstufung) mit 436 Teilnehmern an Dietmar Siglbauer. Auch in einer Damenwertung mit 190 Teilnehmerinnen (Deutsche Meisterin Brigitte Kurbel) und in einer Tandemklasse mit 195 Teilnehmern (DM Wolfgang Nöhrig) wurde um einen Titel geflogen. Eine Besonderheit, die Performanceklasse gewann Dietmar Siglbauer mit einem LTF-B-Schirm. In der Deutschen ►

Endstand: 4.175 teilnehmende Piloten, 89.000 Flüge

GS Standard Klasse - 1.325 Teilnehmer



Christoph Bessei
Deutscher GS-
Streckenflug-
meister
Standardklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Christoph Bessei	Nova Mentor 3	1549,53
2	Oliver Teubert	Skywalk Chili 3	1525,77
3	Stefan Lauth	Nova Mentor 3 light	1391,69
4	Joachim Blum	Skywalk Chili 3	1308,31
5	Timon Weber	Nova Mentor 3	1234,37
6	Torsten Hahne	Swing Mistral 7	1221,36
7	Luca Bayer	Nova Mentor 3 light	1196,55
8	Hans Walcher	Skywalk Tequila 4	1127,12
9	Thomas Rühr	Nova Mentor 3	1103,70
10	Christoph v. Stietencron	Skywalk Chili 3	1077,55



Wolfgang Nöhrig
Deutscher GS-
Streckenflugmei-
ster Tandem

GS Tandem - 197 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Wolfgang Nöhrig	Sky Metis 3	589,07
2	Dominik Binner	UP K2 - 2	567,33
3	Horst Altmann	Skywalk Join't 3S	557,38
4	Michael Schatz	Nova Jambo	442,49
5	Hartmut Anding	SOL Kangaroo 3	386,13
6	David Seren	Swing Twin 5	345,16
7	Markus Henninger	Gradient BiGolden 3	308,08
8	Ferdinand Vogel	Swing Twin 5	288,94
9	Felix Bässgen	Nova Bion	262,32
10	Martin Nedele	Airwave Tandem	211,85

HG Damen - 28 Teilnehmer



Corinna
Schwiigershausen
Deutsche HG-
Streckenflug-
meisterin Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	C. Schwiigershausen	Moyes RX3	903,50
2	Caroline Greiser	La Mouette Topless	524,35
3	Melanie Fricke	WillsWing T2C	455,53
4	Renate Griebel	Icaro 2000 RX2	376,40
5	Katharina Dressel	Moyes Litespeed	353,21
6	Nicola Demmeler	Aeros Combat L	253,04
7	Manuela Braun	Air Atos VRS	248,80
8	Claudia Franken	Bautek Fizz	230,62
9	Mareen Köhler	Icaro 2000 RX2	186,02
10	Jutta Fürsattel	Seedwings Spyder	183,14



Deutscher HG-
Streckenflug-
meister Flachland

HG Flachland - 380 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöpl	Air Atos VR 10	1255,98
2	Ralf Miederhoff	Air Atos 14	1071,41
3	Hans Kiefinger	Aeros Combat Gt 13 2	958,59
4	Roland Wöhrle	Moyes Litespeed RX 3,5	842,57
5	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	841,20
6	Michael Schmidt	Icaro 2000 Z8	822,03
7	Manfred Veit	Air Atos VR 10	721,33
8	Jürgen Rüdinger	Air Atos VR 11	713,37
9	Thomas Schreiner	Air Atos VR 11	689,49
10	Dirk Ripkens	Air Atos VR 10	627,57

GS Sportklasse - 1.356 Teilnehmer



Berni Koller
Deutscher GS-
Streckenflug-
meister Sport-
klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Berni Koller	Ozone Delta 2.1	1437,92
2	Andreas Egger	Ozone Alpina 2	1372,18
3	Simon Wamser	Advance Sigma 9	1295,04
4	Dietmar Siglbauer	Swing Mistral 7	1282,05
5	Werner Schütz	Icaro Maverick	1199,86
6	Brigitte Kurbel	UP Trango X-Light 2	1197,94
7	Christoph Bessei	Nova Mentor 3	1074,17
8	Roland Eckstein	Swing Mistral 7	1054,54
9	Christian Lobensommer	Ozone Delta 2	1047,81
10	Jörg Remus	Ozone Alpina 2	1006,89



Erwin Auer
Deutscher GS-
Streckenflugmei-
ster Flachland

GS-Flachland - 2.280 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Ozone M6	1233,40
2	Sebastian Huber	Gin Boomerang X-Alps	1025,65
3	Armin Harich	Skywalk Tequila 4	1017,34
4	Ralf Kopp	Ozone Mantra M6	964,53
5	Sepp Gschwendtner	Ozone Mantra M6	919,82
6	Hagen Walter	Ozone Mantra M6	892,67
7	Peter Hilger	Nova Mentor 3	873,46
8	Matthias Kothe	Ozone Mantra M6	871,20
9	Rene Pauly	Ozone Mantra M6	824,29
10	Karl Bauer	Swing Core 2	815,25

HG Flexibel - 298 Teilnehmer



Markus Ebenfeld
Deutscher HG-
Streckenflugmei-
ster Flexible

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar	1671,85
2	Wolfgang Aumer	Icaro 2000 Laminar	1554,31
3	Rudolf Aumer	Icaro 2000 Laminar	1351,47
4	Paul Raggl jun.	Aeros Combat	1250,09
5	Norbert Reitmeier	WillsWing T2C	1136,30
6	Kajo Clauß	Aeros Combat L	1078,28
7	Stefan Baumgartner	Aeros Cobat L 14	1022,95
8	Hans Kiefinger	Aeros Combat Gt 13 2	989,84
9	Matthias Mayer jun.	Aeros Cobat L 14	934,19
10	Corinna Schwiigershausen	Moyes RX3	903,50

GS Performance Klasse - 436 Teilnehmer



Dietmar Siglbauer
Deutscher GS-
Streckenflugmei-
ster Performance-
klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Dietmar Siglbauer	Swing Mistral 7	1298,01
2	Daniel Tyrkas	Swing Core 3.24	1297,12
3	Sebastian Huber	Gin Boomerang X-Alps	1258,83
4	Boris Kalter	Niviuk Peak 3	1252,77
5	Erwin Auer	Swing Core	1233,40
6	Thomas Borgmann	Skywalk Chili 3	1099,11
7	Christoph Nurger	Ozone LM 5	1049,71
8	Manuel Bauer	Ozone Enzo	948,30
9	Ralf Kopp	Ozone Mantra M6	947,79
10	Raphael Wolter	Aircross U Sport 2	932,15

GS Damen - 190 Teilnehmerinnen



Brigitte Kurbel
Deutsche GS-
Streckenflug-
meisterin Damen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Brigitte Kurbel	UP Trango X-Light 2	1197,94
2	Yvonne Dathe	Ozone M6	798,96
3	Ursula Pötsch	Nova Mentor 3 light	724,34
4	Monika Mack	Swing Mistral 7	698,52
5	Christin Kirst	Skywalk Tequila 4	679,49
6	Hilddrun Kleiner	Nova Mentor 2	677,52
7	Anette Klausmann	Nova Mentor 3	623,74
8	Kirsten Preis	Advance Sigma 8	623,14
9	Angela Dachs	Swing Astral 7	602,15
10	Annalena Hinestroza	UP Trango XC 2	514,77



Patrick Ruber
Deutscher HG-
Streckenflugmei-
ster Starrflügler

HG Starrflügler - 145 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Patrick Ruber	Air Atos VRS	1766,83
2	Reinhard Pöpl	Air Atos VR 10	1557,48
3	Dieter Müglich	Air Ator VR	1470,90
4	Roland Beuthauser	Air Atos VR 10	1334,97
5	Thomas Sterzing	Air Atos VQ	1298,56
6	Ralf Miederhoff	Air Atos 14	1260,49
7	Markus Hanfstängl	Air Atos VR 11	1133,83
8	Tim Grabowski	Air Atos VQ 12	1125,52
9	Bernd Pappenhagen	Air Atos	1119,17
10	Hans-Peter Puritscher	Air Atos VR 10	1107,10

► Flachland-Streckenflugmeisterschaft setzte sich der Sieger Erwin Auer unter 2.279 Teilnehmern durch.

Bei den Drachen werden 4 Meistertitel vergeben, in der Flexi-Klasse mit 298 Teilnehmern an Markus Ebenfeld, in der Klasse der Starren mit 145 Teilnehmern an Patrick Ruber, in der Damenwertung mit 28 Teilnehmern an Corinna Schwiigershausen und in der Flachlandwertung mit 380 Teilnehmern an Reinhard Pöpl.

Neben der Junior- und der Newcomerwertung gibt es noch je zwei Vereinswertungen. Das ist zum einen die Deutsche Vereinswertung, hier bilden die drei besten Piloten eines Vereins mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison eine Mannschaft. Bei den Drachen werden dabei die Punkte der Starrflügler mit dem Faktor 0,85 multipliziert. Zum zweiten gibt es die Bundesliga. Hier zählen vom 01. März bis zum 15. September sogenannte Runden, einfacher gesagt Wochenenden. An jedem Wertungswochenende werden die Streckenkilometer der 3 weitesten Flüge eines Vereins (von unterschiedlichen Piloten) zusammengezählt und nach Platzierung Punkte vergeben. Dabei ist das Besondere, dass oft auch Piloten für ihren Verein punkten können, die nicht zu den Profis zählen, vor allem an Tagen, an denen kein Hundertkilometer-Wetter angekündigt ist.

In der Vereinswertung Drachen finden sich 67 teilnehmende Vereine, in der Bundesliga 76 Vereine. In der Vereinswertung

Gleitschirm sind 177 Vereine und in der Bundesliga 178 Vereine gelistet.

Den Deutschlandpokal gewann bei den Schirmen (2.279 Teilnehmer) Erwin Auer und bei den Drachen (380 Teilnehmer) Reinhard Pöpl. Eine Besonderheit, nur in diesem Wettbewerb werden 6 Flüge gewertet.

Lufträume

Alle Flüge, die im DHV-XC eingereicht werden, müssen selbstverständlich unter Einhaltung aller luftrechtlicher Bestimmungen stattgefunden haben, Verstöße wie etwa Einfüge in kontrollierte Lufträume sind verboten. Für das Erkennen und Bewerten von möglichen Grenzfällen hat sich die Anzeige von Luftraumproblemen schon beim Hochladen von Flügen in den DHV-XC bewährt. Eine eventuelle Luftraumverletzung kann vom Piloten damit schon vor einer Veröffentlichung eines Fluges erkannt werden. Mit einem Klick kann eine vorhandene Freigabe bestätigt, oder der Flug sofort wieder gelöscht werden. Wenn eine Freigabe bestätigt wird, muss diese vom Piloten auf alle Fälle im Pilotenkommentar angegeben werden (z.B. eine Aktivierung einer Segelflugszone). Außerdem muss jeder Pilot eine solche Freigabe im Zweifelsfall (z.B. nach einem Protest) nachweisen können. Es gibt im DHV-XC glücklicherweise nur eine extrem geringe Anzahl von echten Luftraumverletzungen. Unsere Drachen- und Gleitschirmflieger halten sich trotz vor allem im Flachland

nicht gerade einfacher Luftraumstrukturen vorbildlich an Luftraumgrenzen.

Flugbuch

Flüge, die nicht innerhalb der 14tägigen Einreichungsfrist hochgeladen werden oder mit Schirmen ohne Musterprüfung nach LTF gemacht wurden, zählen nicht für die einzelnen Wertungen, erscheinen aber in der Tagesflugliste und im persönlichen Flugbuch. Dafür muss bei der Flugeinreichung die Rubrik Flugbuch ausgewählt werden. In diesem Zusammenhang wird oft kritisiert, dass viele kurze Flüge die Tagesflugliste „zumüllen“. Dazu kann gesagt werden, dass die kurzen Flüge ja immer auf die hinteren Seiten wandern, also die weiten Flüge auf den vorderen Seiten zu finden sind (ab den Kilometern oder Punkten, ab denen mich Flüge nicht interessieren, kann ich ja einfach mit dem Weiterblättern aufhören). Außerdem lässt sich mit einem Klick auf der Hauptseite unter „Flüge“ der Filter „Nur Flüge > 15 km“ einschalten. Und nicht zuletzt können kurze Flüge genauso interessant sein wie lange und sei es nur, um zu sehen, wie es im meinem Lieblingsfluggebiet heute zum Soaren ging. Der DHV-XC ist eben mehr als eine reine Wettkampfformatplattform.

Neuerungen

Da die neue Saison immer ohne Pause sofort nach dem Ende der alten Saison beginnt, werden Änderungen in den Wertungen oder technische Anpassungen ►

GS Bundesliga - 178 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	765,00
2	Turnverein Bissingen	715,00
3	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal	698,00
4	DGCW Neidlingen e.V.	693,00
5	Schrattenbach Flieger e.V.	599,00
6	Sauerlandair e.V.	586,00
7	Drachenfliegerclub Ingolstadt	532,00
8	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	528,00
9	DGC Albatros Landshut e.V.	459,00
10	1. Bamberger Gleitschirm Club	452,00

HG Bundesliga - 76 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	265,00
2	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	242,00
3	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	195,00
4	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	191,00
5	1. Drachenflugclub Wasserkuppe	170,00
6	Jura Airlines Albatros e.V.	160,00
7	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin "Altes Lager" im DCB	154,00
8	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	137,00
9	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	131,00
10	Kinzigtäler Drachenflieger e.V.	124,00

GS Newcomer - 149 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Simon Wamser	Advance Sigma 9	1295,04
2	Helmut A. Müller	Nova Mentor 3 light	943,43
3	Simon Bhinot Eisch	Ozone Delta 2	920,81
4	Gaudenz Stricker	Niviuk Hook 3	655,41
5	Sebastian Heilmann	Skywalk Chili 3	562,70
6	Wolfgang Pettay	Nova Mentor 3	552,23
7	Pedro Citoler	Ozone Mantra M 4	472,25
8	Wolfgang Weippert	UP Trango XC 2	458,43
9	Ulrich Hermeler	Ozone Alpina L	390,92
10	Kevin Halle	Gradient Bright 3	328,07

HG Newcomer - 25 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Oliver Heuler	Air Atos VR	495,58
2	Christian Ecke	Ikarus Spirit L	477,21
3	Franz Wenig	Moyes Litespeed RS 3,5	469,93
4	Thomas Seren	Air Atos VR	453,76
5	Stefan Boller	Aeros Combat L	421,29
6	Erich Zörkendörfer	Aeros Combat GT	352,54
7	Byron Macmillan-Hughes	Seedwings Spyder 15	304,79
8	Willi Schmitt	Icaro 2000 Mast R	286,04
9	Jörg Mayer	Seewings Spyder	282,88
10	Wolfgang Hahn	WillsWing U2 160	280,58

Gleitschirm Vereinswertung - 178 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3603,51
2	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	3524,75
3	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	3497,53
4	Drachen und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal	3475,77
5	GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	3287,58
6	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2882,65
7	bodenlos e.V.	2765,26
8	Flugfreunde Ulm/Donautal e.V.	2757,80
9	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin "Altes Lager" im DCB	2693,37
10	Turnverein Bissingen	2685,66

Drachen Vereinswertung - 67 teinehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3942,87
2	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e.V.	3282,18
3	Ammergauver Drachenflieger e.V.	3010,74
4	1. Drachenflugclub Wasserkuppe	2555,38
5	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	2318,82
6	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	2214,96
7	Ultraleicht- und Drachenfliegerclub Forst Sengenthal4	2145,89
8	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2112,20
9	Drachenfliegerverein Böisingen e.V.	2101,31
10	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	2024,07

GS Junioren - 177 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Christoph Bessei	Nova Mentor 3	1549,53
2	Simon Wamser	Advance Sigma 9	1295,04
3	Sebastian Huber	Gin Boomerang X-Alps	1258,83
4	Timon Weber	Nova Mentor 3	1234,37
5	Luca Bayer	Nova Mentor 3 light	1196,55
6	Manuel Bauer	Ozone Enzo	948,30
7	Raphael Wolter	Gin Boomerang 9	932,15
8	Simon Bhinot Eisch	Ozone Delta 2.1	920,81
9	Matthias Wehrle	Nova Mentor 3	783,03
10	Dominik Schärthl	Nova Mentor 3 light	775,35

HG Junioren - 22 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Wolfgang Aumer	Icaro 2000 Laminar	1554,31
2	Kajo Clauß	Aeros Combat L	1078,28
3	Tim Grabowski	Air Atos VQ 12	956,69
4	Andreas Kirschstein	Ikarus Spirit L	661,89
5	Caroline Greiser	La Mouette topless	524,35
6	Christian Ecke	Ikarus Spirit L	477,21
7	Thomas Seren	Air Atos VR	453,76
8	Markus Baisch	Air Atos VRS	423,36
9	Matthias Härtl	Air Atos VR 11	257,20
10	Andreas Häffelin	Ikarus Spirit L	175,16

- im laufenden Wettbewerb immer bis spätestens Jahresende umgesetzt und in den jeweiligen Ausschreibungen deutlich markiert beschrieben.

Dieses Jahr ist es das erste Mal vorgekommen ist, dass nennenswerte Deutschlandflüge, die nicht nur in Deutschland gestartet, sondern auch ausschließlich über deutschem Staatsgebiet geflogen wurden, am Alpenrand entlang führten. Damit sind in der Deutschen Flachland-Streckenflugmeisterschaft einige Flüge gewertet, die im Grund alpine Flüge sind. Damit dies in Zukunft nicht öfter passiert, wird das Wertungsgebiet dieser Meisterschaft neu definiert. Vereinfacht gesagt werden Flüge, die in der Region stattfinden, die durch die Flugfläche Alpen FL 130 bestimmt ist (ganz grob das Gebiet südlich einer Linie Bodensee – Chiemsee), nicht mehr in der Deutschen Flachland-Streckenflugmeisterschaft gewertet. Für den Deutschlandpokal gilt weiterhin als Wertungsgebiet ganz Deutschland.

Ab der Saison 2015 werden Flüge in der Klasse gewertet, die durch den verwendeten Schirm definiert ist. Also Flüge mit Schirmen LTF A und B in der Standardklasse, mit Schirmen LTF C in der Sport-

klasse und mit Schirmen LTF D und CCC in der Performanceklasse. Flüge mit Schirmen mit LTF B können somit beispielsweise nicht mehr in der Sport- oder Performanceklasse oder Flüge mit Schirmen LTF C nicht mehr in der Performanceklasse eingereicht werden.

Außerdem können nur Flüge gewertet werden, die mit LTF oder CCC geprüften Schirmen gemacht wurden. Flüge mit ungeprüften oder nur nach EN geprüften Schirmen kommen nicht in die Wertung. Spätestens, wenn gegen die Wertung von solchen Flügen Protest eingereicht wird, werden diese gelöscht.

Die Bundesliga wird aufgeteilt in die 1. und in die 2. Bundesliga. Die besten 18 Mannschaften bilden die 1. und die Mannschaften ab Rang 19 die 2. Bundesliga. Die 5 letzten und die 5 ersten Mannschaften steigen ab bzw. auf. In der 1. Bundesliga werden pro Wertungsrunde höchstens 18 Punkte vergeben (in der 2. Bundesliga weiterhin 50).

Wie jedes Jahr gibt es wieder viele Vorschläge für Änderungen und Verbesserungen im DHV-XC aus den Reihen der Piloten. Wir werden alle diese Vorschläge im DHV-XC-Team ausführlich diskutieren. Trotz-

dem werden Änderungen weiterhin nur sehr behutsam eingeführt. Viele Probleme, die durch Ausnahmeerscheinungen in einer Saison auftreten, haben sich oft im Folgejahr schon wieder von selber erledigt. Andere Ideen sind einfach technisch oder finanziell nicht vernünftig zu lösen und einige Vorschläge bringen zwar Vorteile für eine bestimmte Pilotengruppe, dabei aber Nachteile für andere. Wir wollen das Regelwerk weiterhin so einfach wie möglich halten. Natürlich kann beispielsweise durch immer ausgefeiltere Berechnungen versucht werden, immer mehr mögliche wertungsrelevante Parameter zu berücksichtigen. Es hat sich aber in den vergangenen Jahren ganz deutlich gezeigt, je komplizierter ein Wettbewerb wird, desto weniger Interesse hat der Hobbypilot an einer solchen Veranstaltung. Wenn am Ende eines Tages nicht klar nachvollziehbar und einfach erkennbar ist, wer warum wo platziert ist, dann verliert ein Wettbewerb schnell seinen Reiz.

Resümee

Der DHV und das DHV-XC-Team freuen sich über das weiter steigende Interesse der Piloten, das den Erfolg des DHV-XC aus-

Turmdrachen - 164 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Tom Becher	Icaro 2000 Easy	847,31
2	Peter Waldmann	Bautek Kite	827,36
3	Andreas Kirschstein	Ikarus Spirit L	661,89
4	Siegfried Zeller	Guggenmos Cut	608,76
5	Franz Forster	Finsterwalder Funfex S	567,77
6	Christian Ecke	Ikarus Spirit L	477,21
7	Thomas Kirchdörfer	Bautek Fizz	439,05
8	Thomas Goll	Icaro 2000 MastR L	404,88
9	Juergen Zang	Seedwings Spyder 14	376,45
10	Renate Griebel	Icaro 2000 RX 2	376,40

DHV FUN CUP



GS Fun Cup - 174 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Danny Oberender	Nova	78:21:51
2	Bernd Kopera	Nova	61:29:24
3	Karl-Eugen Enderle	Ozone	47:19:21
4	Margot Kunert	Sky	45:09:03
5	Benjamin Hanke	Gradient	44:41:25
6	Armin Bellemann	Uturn	43:42:31
7	Tobias Endler	Gin	35:16:47
8	Rüdiger Becker	Skywalk	34:57:28
9	Martin Graf	Uturn	33:36:07
10	Stefan Baumgardt	Swing	33:11:36

HG Fun Cup - 163 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Timo Andree	Bautek	94:26:28
2	Winfried Oswald	Finsterwalder	72:42:01
3	Arnold Schmid	Finsterwalder	62:47:10
4	Henry Maek	Bautek	53:43:37
5	Midori Onuki	Icaro 2000	50:52:34
6	Toru Onuki	Icaro 2000	49:35:42
7	Andreas Kirschstein	Ikarus	40:28:11
8	Michael Husmann	Ikarus	40:17:26
9	Klaus Kilberth	Bautek	38:32:02
10	Jonas Willemeit	Icaro 2000	38:19:26

DEUTSCHLANDPOKAL

Deutschlandpokal GS - 2.280 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Swing Core	2069,76
2	Sebastian Huber	Gin Boomerang X-Alps	1847,95
3	Ralf Kopp	Ozone Mantra M 6	1837,57
4	Sepp Gschwendtner	Ozone Mantra M 6	1699,29
5	Armin Harich	Skywalk Tequila 4	1621,66
6	Peter Hilger	Nova Mentor 3	1555,07
7	Hagen Walter	Ozone Mantra M 6	1540,93
8	Karl Bauer	Niviuk Peak	1500,19
9	Matthias Kothe	Ozone Mantra M 6	1497,50
10	Lorenz Fritz	Gin Carrera	1454,48

Deutschlandpokal HG - 380 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Reinhard Pöppel	Air Atos VR 10	2175,72
2	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	1575,64
3	Hans Kiefinger	Aeros Combat Gt 13 2	1547,62
4	Roland Wöhrle	Moyes Litespeed RX 3,3	1388,48
5	Ralf Miederhoff	Air Atos 14	1306,94
6	Jürgen Rüdinger	Air Atos VR 10	1231,63
7	Manfred Veit	Air Atos VR	1108,45
8	Michael Schmidt	Icaro 2000 Z8	1099,74
9	Thomas Schreiner	Air VR 11	1058,02
10	Frank Neubert	Air Atos	1047,27

► macht. Wieder einmal sind zehntausende neuer Flugdaten zu der Streckenflug-Informationssammlung DHV-XC dazu gekommen. Für jeden bietet diese riesige Fülle an Informationen etwas, egal ob Informationen zu einem laufenden Wettbewerb, die Möglichkeit zur Planung eigener Flugvorhaben oder das Teilhaben an dem Flugerlebnis von Freunden irgendwo auf der Welt. Wie jedes Jahr wollen wir uns auch heuer wieder im Rahmen des XC-Sportlertages

treffen und laden euch dazu herzlich ein. Neben den Siegerehrungen werden wie immer interessante Vorträge und Filmbeiträge geboten. Der Sportlertag findet am 23. November 2014 statt (am Tag nach der DHV-Jahrestagung), Ort der Veranstaltung ist das Seeforum in 83700 Rottach-Egern, Nördliche Hauptstraße 35, Beginn ist 10.00 Uhr. Wir möchten allen Siegern herzlich gratulieren, sowohl denen, die ihr auf diesen Seiten in den Wertungslisten findet als

auch denen, die ihre persönlichen fliegerischen Ziele erreicht haben. Seien dies nun Platzierungen und Kilometer oder Pläne, die endlich geklappt haben. Viel Erfolg in der neuen Saison, tolle Flüge und passt auf euch auf!

Euer DHV-XC-Team

Bernd Hübner, Georg Rauscher, Axel Stuckenberg, Ralph Schlöffel, Jonas Huber, Peter Wild, Richard Brandl

Interviews

mit Deutschen Meistern und weiteren herausragenden Piloten

Gleitschirm: Interviews mit Deutschen Meistern und herausragenden Piloten der XC-Saison -2014

Gleitschirm: B-Schirme beweisen erneut ihr Potential. Christoph Bessei gewann die Standardklasse mit mehr Punkten als der beste der Sport- und sogar Performance-Klasse. Der Sieger in der Performance-Klasse, Dietmar Siglbauer, flog einen Standard-Schirm. Brigitte Kurbel holt souverän den Meistertitel bei den Damen mit einem hervorragenden sechsten Platz in der Gesamtwertung der Sportklasse. Urgestein Sepp Gschwendtner wurde 70 und fliegt im Flachland um die ersten Plätze mit. Mehr davon in unseren Interviews, geführt von Richard Brandl und Benedikt Liebermeister.

Christoph Bessei, Deutscher Meister im Streckenfliegen

■ Du hast mit drei Deutschlandflügen den DHV-XC in der Standardklasse gewonnen. Mit deutlichem Vorsprung vor den Siegern der Sport- und Performanceklasse. War das Zufall oder geplant?

Nach meinem geplanten Deutschlandflug am 7. Juni vom Hochfelln verhiess der Wetterbericht auch für den 8. Juni einen Hammertag. Die Prognose empfahl aber die zentralen Alpen, die Frage war also: Grente oder Osterfelder? Letztlich entschied die Müdigkeit nach zehn Stunden Fliegen: Das eigene Bett und ein paar Stunden zusätzlichen Schlaf machten den Osterfelder unwiderstehlich. Bei meinem dritten Wertungsflug war die Wetterprognose entscheidend. Die Nordseite klang für mich vielversprechender, weshalb ich erneut zum Osterfelder fuhr. Mich freut es sehr, mit drei Deutschlandflügen die Standardklasse gewonnen zu haben, es war aber hauptsächlich Zufall.

■ Erzähl von Deinen beeindruckenden Flügen.

Mein Flug vom Hochfelln stand unter keinem guten Stern. Am Vortag hatte ich mich direkt nach dem Start in Ruhpolding versenkt und am Flugtag selbst vergaß ich mein Cockpit im Auto. Der Hochfellnbahn sei Dank ging es trotzdem fast pünktlich in die Luft. Vom Start bis zum Pass Thurn war es eher zäh. Die Bärte waren selten stark und oft sehr pulsierend. Endlich im Pinzgau angekommen, wurde die Geduld belohnt: sechs Meter Steigen pro Sekunde, das erste Mal 3.000 Meter Basis und Wolken, die zum Delphinieren einluden.

Die folgenden 100 Kilometer waren der pure Genuss! Erst der Rückweg aus dem Gasteinertal gestaltete sich wieder schwieriger. Zum Glück traf ich dort Dietmar Siglbauer, der mir die Route zum Steinernen Meer, ein Teil der Berchtesgadener Alpen, zeigte. Langsam färbte sich das Licht rötlich, die Bärte wurden ruhiger und jeder Kreis auf dem Weg zur Basis war ein Genuss. Mit einer letzten schwachen Thermik konnte ich mich über die deutsche Grenze schleichen und bis nach Ruhpolding abgleiten.

Auch am Folgetag ließ die Prognose auf gute Flugbedingungen hoffen. Nach dem Start am Osterfelder in die Blauthermik um 9:45 Uhr zweifelte ich noch, doch bereits nach drei Stunden

standen 70 Kilometer auf dem GPS. Die Südseiten des Lechtals vor mir, die Basis bei 4.000 Meter und die Aussicht auf Wolken im Ötztal verleiteten mich zu einem optimistischen Flugstil. Dieser hätte sich fast gerächt, als ich im Kaunertal tief ankam und in den Talwind sank. Erst ein ungemütlicher Leebart brachte mich wieder an die Basis. Durchatmen!

Gekrönt wurde der Flug durch einen Bart am Timmelsjoch. Die CTA-Arlberg beginnt dort bei 5.900 Metern und so war es das erste Mal an diesem Tag möglich, die unglaubliche Basis zu nutzen. Bei 4.700 Metern verließ ich den Bart, völlig überwältigt von der bombastischen Aussicht. Nicht nur ich verfiel in diesem Moment der Euphorie: Nach dem Flug telefonierte ich mit einem Freund und hörte die Worte: „Ich wollte weinen.“ Ich setzte den dritten Wendepunkt in italienischem Hoheitsgebiet, blickte ein letztes Mal auf die Südalpen und trat den Heimweg an.

■ Du bist 23 Jahre alt. Wie war Dein fliegerischer Werdegang?

Als ich 2002 das erste Mal bei meinem Vater am Tandem hing, war die Entscheidung schnell gefallen: Das will ich auch machen! Mit 14 durfte ich die Ausbildung beginnen und zwei Jahre später die Prüfung zum A-Schein ablegen. Dank der Unterstützung durch meine Flugschule Skytec konnte ich in dieser Zeit bereits viele Flugstunden sammeln. Kurz nach dem A-Schein erlangte ich den B-Schein und erste Erfolge beim Streckenfliegen. In den folgenden Jahren lernte ich sehr viel von Klaus-Peter Wilming, deutscher Meister im Drachenfliegen, der mir mit Rat und Tat zur Seite stand. 2011 schloss ich die Schule ab und zog zum Studieren von Freiburg nach Innsbruck. Fortan unterstützte mich das NOVA Pilots Team mit vielen Ratschlägen zum Streckenfliegen in den Alpen und so erreichte ich 2013 mein langjähriges Ziel: die magischen 200 Kilometer.



Anzeige

welcome to the **ATOS** family

ATOS - a class of its own

ATOS VR - Leistung pur
ATOS VQ - Der Intermediate
ATOS VX - Tandem, Trike
ATOS VR190 - Die Trikefläche
ATOS S - Der kleine leichte

Firmensitz in Halblech-Buching
Produktionsfläche 850 m²



ATOS-Trike: 28 PS, Reichweite 400 km

A-I-R

A-I-R GmbH
Sesselbahnstraße 8
87642 Halblech-Buching
www.A-I-R.de

fon: +49 (0)8368 9148848
fax: +49 (0)8368 9148849
email: info@A-I-R.de

Brigitte Kurbel,

Deutsche Meisterin im Streckenfliegen

Nein, der Name ist nicht Programm!

Brigitte Kurbel – der Nachname ist kein Pseudonym – verteidigte in der Saison 2013/14 ihren Titel als deutsche Meisterin im Streckenfliegen. Dabei legte die Diplom-Betriebswirtin (FH) nochmal eine Schippe auf ihr Punktekonto drauf und platziert sich sehr souverän in den Top Ten der Sportklasse. Grund genug für ein ausführlicheres Interview.



■ Du tauchtest letztes Jahr erstmals im DHV-XC auf und hast bei den Damen sofort gewonnen. Wie kam das? 2012 reichte ich zwar keinen XC-Flug ein, aber ich belegte Platz 2 bei den German Open am Hirzer. Mit dem Streckenfliegen begann ich erst 2013, weil ich an weiteren Wettbewerben teilnehmen und etwas üben wollte. Ich las mich also in die Thematik des Streckenfliegens ein und studierte Flüge aus dem XC. Nachdem es dann so gut lief und bei vielen Wettbewerben kein besonders gutes Flugwetter war, nahm ich dann letztendlich an keinen Wettkämpfen teil. Stattdessen verwendete ich alle verfügbare Zeit für die Realisierung meiner Streckenflugziele.

■ Liegt es am Namen, dass Du so schnell so gut wurdest? Ich weiß, dass manche behaupten, mein Name sei Programm. Aber ganz so einfach ist es leider nicht. Im Gegenteil, um schneller zu werden und somit größere Strecken fliegen zu können, müsste ich weniger kurbeln. Warum ich mich so schnell entwickelt habe, frag' ich mich manchmal auch. Ich denke, man benötigt zunächst mal ein gewisses Talent. Dazu kommt auf jeden Fall der Willen, bestimmte Ziele zu erreichen. Und schließlich muss man auch bereit sein, viel Arbeit und Zeit in die Vorbereitung und Nachbearbeitung der Flüge zu investieren.

■ Es gibt nur wenige Frauen, die bei den Männern mithalten. Woran liegt das? Ich sehe das eigentlich nicht so. Als Vergleich: 1.344 Piloten stellen ihre Flüge in der Sportklasse ein. Um auf einen Top Ten-Rang zu kommen, hat man also eine Chance von 0,744 % (10 Plätze / 1.344 Piloten). Auf den ersten zehn Plätzen sind neun Männer und eine Frau. Von 187 Damen, die daran teilnehmen, müssten demnach 1,39 Damen unter den ersten 10 Plätzen sein. Und das ist auch der Fall. Also stimmt die Statistik. Sicher hat man, bedingt durch die kleineren Schirme, die die meisten Frauen fliegen, ein paar Nachteile. Trotzdem gab und gibt es viele Frauen, die besser als manche bzw. viele Männer geflogen sind bzw. fliegen. Vielleicht sollte man damit aufhö-

ren, den Damen einzureden, sie würden schlechter fliegen. Ein Fliegerfreund hat mich mal gefragt, an welcher Frau ich mich orientiere. Ich antwortete ihm: An keiner. Ich hatte einen Bruder und habe dadurch schon als Kind mit Jungs Fußball gespielt und bin mit ihnen auf Bäume geklettert. Jetzt werde ich wohl auch mit ihnen fliegen können. Ich sehe das eher neutral. Warum sollte eine Frau das nicht auch können? Der Mann ist auch nur ein Mensch. Man kann auch aus meiner Entwicklung vom letzten Jahr zu 2014 eines ganz klar erkennen: Ich habe im letzten Jahr viel gelernt, was mir in dieser Saison als Erfahrung bei meinen Flügen weitergeholfen hat. Wenn man jetzt noch bedenkt, dass viele der Frauen noch gar nicht so lange fliegen – es gibt schon sehr viele Männer, die schon lange fliegen – kann man hoffen, dass sich die Frauen weiterent-

wickeln und noch viel Potential freisetzen. Ich denke, würden genau so viele Frauen fliegen wie Männer und auch schon so lange fliegen wie Männer, dann gäbe es diese Diskussion gar nicht. Aber schlussendlich sollen der Spaß und die Sicherheit beim Fliegen nicht zu kurz kommen. Das leistungsorientierte Fliegen kann und will nicht jeder bzw. jede. Deshalb hinken solche Vergleiche sehr stark. Manchen Piloten macht das möglicherweise nicht so viel Spaß, sondern bereitet eher Stress. Das ist auch OK. Dann sollte man das leistungsorientierte Fliegen vielleicht besser lassen. Mir jedenfalls macht es irre viel Spaß, meine Ziele neu zu definieren und zu erreichen. Dabei ist es mir nicht wichtig, bei den Männern mitzuhalten, sondern, dass ich Spaß am Fliegen habe. Alles andere sind Randerscheinungen. Wenn man beim Streckenfliegen nur noch gestresst auf seine Instrumente glotzt und die Schönheit der Natur um sich herum nicht mehr wahrnimmt, stellt sich die Frage, ob man das dann noch so intensiv betreiben sollte. Die Stille, die Ruhe und die unglaublichen Erlebnisse, die man beim Streckenfliegen aufsaugt, geben mir Kraft. Sie sind ein guter Ausgleich für meinen oft stressigen Alltag.

■ Was würdest Du anderen Frauen raten, um sich als Streckenpilotinnen zu verbessern? Sich nicht einreden lassen, dass die Männer bessere Piloten wären. Erreichbare Ziele setzen und diese ernsthaft und mit viel Disziplin verfolgen. Es ist beim Fliegen wie in allen anderen Bereichen des Lebens: Ohne etwas wirklich erreichen zu wollen und dann dafür auch die erforderlichen Mittel (Zeit, Arbeit, Geld) einzusetzen, geht es nicht. Sich nur etwas zu wünschen, hat noch keinen weitergebracht. Im Leben bekommt man nicht so einfach mal was geschenkt. Albert Einstein sagte: „Die reinste Form des Wahnsinns ist, alles beim alten zu lassen und gleichzeitig zu hoffen, dass sich was ändert“.

Zur Sicherheit sollte auf jeden Fall jeder Pilot – Männer wie Frauen – folgendes beachten: persönliche Fähigkeiten, Wetter, Wind, Thermik-Stärke, passende Ausrüstung, Erfahrung, Startfähigkeiten, kritische Beobachtung des Wetters während des Fluges, Talwind-Systeme, überregionaler Wind, Lee-Situationen, Landemöglichkeiten.

■ Klingt überaus vernünftig. Und wie würdest Du Deinen Flugstil bezeichnen? Überlegt und rücksichtsvoll. Jedenfalls hoffe ich, dass das die anderen das so wahrnehmen...

■ Was sind Deine Stärken in der Luft? Ich kann sehr geduldig sein und habe eine gute Beobachtungsgabe.

■ Bist Du eher mutig oder vorsichtig? Viel eher vorsichtig. Ich denke, man darf keine Angst haben, muss aber trotzdem die Gefahren immer im Blick behalten. Die sollte man nicht einfach verdrängen. Bei der Streckenfliegerei ist es unvermeidbar, dass man mal durchs Lee fliegt. Hier lauern natürlich immer Gefahren, die man so gut es geht im Griff haben sollte.

■ Wenn man sich den DHV-XC anschaut, fliegen viele der besten Piloten mittlerweile EN B-Schirme. Mit dem Trango X-light 2 bist Du mit einem Hochleister im EN C-Kleidchen unterwegs.

Spontanantworten

- Spirale, B-Stall oder Big Ears? Die Beherrschung der Spirale und Big Ears sind fürs Streckenfliegen situationsabhängig notwendig.
- Mit oder ohne Sitzbrett? Mit
- Rundkappe, Rogallo oder Cross-Rettung? Rundkappe
- Der beste Wetterbericht? Mein Freund. Er studiert sie alle und ich kann mich auf seine Prognosen immer verlassen.
- Halb- oder Vollgas? Situationsbedingt
- Flachland oder Alpen? Für mich kann Flachland eine nette Alternative sein, wenn es in den Alpen nicht fliegbar ist.
- Links oder rechts herum? Anfangs rechts herum, heute ist mir das ziemlich egal.
- Pasta oder Fleisch? Beides
- Alpen oder Seychellen? Alpen
- Weißbier oder Helles? Wein
- Porsche oder VW-Bus? Einen Porsche habe ich bereits, aber ein VW-Bus als Wohnmobil würde uns beim Fliegen unabhängiger machen.

Hast Du schon mal darüber nachgedacht, auch EN B zu fliegen? Na klar! Ich bin auch schon mehrere B-Schirme geflogen. Dazu muss man folgendes wissen: Wir wohnen in der Nähe des Hesselbergs. Hier wird vorwiegend bei Starkwind geflogen. Da ich so wenig Gewicht auf die Waage bringe und die B-Schirme, die ich flog, immer ein kleines bisschen zu groß waren (entweder flog ich im unteren oder mittleren Gewichtsbereich), flog ich immer als erste rückwärts, sobald der Wind zunahm. Hinzu kommen die langen Steuerwege, die mir bei einem B-Schirm das Gefühl geben, ewig an den Steuerleinen ziehen zu müssen, bis der Schirm endlich reagiert. Oft sind diese Schirme für mein Dafürhalten sehr gedämpft. Durch die direktere Lenkung und das gute Feedback, das mir mein Schirm vermittelt, habe ich endlich das Gefühl, dass ich mit dem Schirm fliege und nicht der Schirm mit mir. Deshalb kann ich mir im Moment nicht vorstellen, die Klasse zu wechseln.

Wenn ich einen Schirm fliege, muss ich mich mit diesem einfach wohlfühlen. Er muss so etwas wie meine zweite Haut werden. Nur dann kann ein Pilot meiner Meinung nach wirklich das Beste aus sich herausholen und sicher fliegen. Sobald der Pilot sich nicht auf seinen Schirm verlassen kann und sich dabei nicht wohlfühlt, wird er auch nicht das gesamte Leistungsspektrum des Schirms abrufen können. Wenn mich ein EN B-Schirm beim Test überzeugt, ich mich mit ihm wohlfühle und das Gefühl habe, trotzdem schnell genug zu sein, dann will ich einen Umstieg nicht ausschließen. Im Moment bin ich mit meinem UP Trango X-light 2 sehr zufrieden. Außerdem denke ich, dass es auch ein wirtschaftlicher Aspekt ist. Zum einen lassen sich EN B-Schirme besser wieder verkaufen, zum anderen sind auch die Hersteller sehr daran interessiert, dass die neuen Schirme von den besten Piloten geflogen werden. Ich bin gespannt, wie viele dieser Piloten wieder auf eine andere Klasse umsteigen, wenn die Hersteller neue EN C-Schirme auf den Markt bringen.

■ Was wirst Du fliegerisch in zehn Jahren tun? Tja, gute Frage. Zehn Jahre sind eine lange Zeit. Meine Planung beinhaltet eigentlich immer nur meine Saisonziele. Aber wenn Du mich fragst, was ich fliegerisch unbedingt noch erleben möchte, kann ich Dir klar antworten: Einmal die Alpen mit meinem Partner und eventuell mit Freunden, wenn sie Zeit und Lust haben, zu Fuß und mit dem Schirm überqueren. Ein geschlossenes 250er FAI-Dreieck fliegen. Neue Strecken planen und fliegen, die bisher noch nicht geflogen wurden. Vielleicht den Tandemschein machen, um Freunden und Verwandten zu zeigen, wie schön das Fliegen ist. Ich war schon mal ohne Gleitschirm in Kuba. Dieses faszinierende, facettenreiche und gastfreundliche Land möchte ich noch einmal mit dem Gleitschirm bereisen.

■ Das klingt klasse. Herzlichen Dank für das interessante Interview und viel Erfolg und Freude bei der Umsetzung Deiner Pläne. Ich glaube, das wirst Du alles schaffen.

Das Interview führte Till Gottbrath.



Dietmar Siglbauer

■ Gratuliere zum Sieg in der Performance-Klasse. Du hast Deine Flüge mit einem Standardklasse-Schirm, dem Mistral7, gemacht. In der Sportklasse bist Du mit drei weiteren Mistral-Flügen vierter geworden. Warum hast Du nicht in der Standardklasse eingereicht?

Vielen Dank. Die Piloten-Gerätebeziehung, also der top Pilot fliegt einen

Hochleister, der Durchschnittspilot fliegt einen Intermediate, das war einmal. Einige der erstklassigen Piloten haben mittlerweile downgegradet und fliegen jetzt entspannt einen Standardklaseschirm. Die enorme Performancesteigerung in dieser Klasse hat's möglich gemacht. Die getrennte Klassenwertung im DHV XC trägt dieser Entwicklung leider nicht mehr Rechnung und die Standardklasse ist mit überproportional vielen Top Piloten gegenüber der Sportklasse, und diese ebenso gegenüber der Performanceklasse besetzt. Jetzt mit einem B-Schirm in den höheren Klassen einzureichen, ist eine Möglichkeit, um sich einer geringeren Anzahl an Konkurrenten zu stellen. Das haben heuer sehr viele Piloten ge-

macht und vorrangig in der Sportklasse eingereicht, bis sich ein gewisses Gleichgewicht eingestellt hatte. Es bleibt aber immer ein kleines Pokerspiel, denn die Qualität der besten Flüge steigert sich doch meist mit den Schirmklassen. Ich hab mich im Frühjahr entschlossen, ebenso in der Sportklasse einzureichen. Eine taktische Entscheidung, wie es auch zur Taktik gehört, ob man sich den Tag Urlaub nimmt, in welches Fluggebiet man fährt, welchen Startplatz man aufsucht, gefolgt von den vielen kleinen Entscheidungen beim Flug selbst. Alles zählt, wenn es um die Rangliste geht. Da ich mir in diesem Jahr vorgenommen habe, möglichst wenig Stress, dafür maximalen Genuss beim Fliegen zu haben, bin ich fast ausschließlich von meinem Hausberg, dem Hochfelln, im Hike&Fly Modus geflogen und oft wieder beim Auto landen. Tja, und mit dieser Anzahl an Flügen war es dann auch einfach, auch noch in einer zweiten Klasse einzureichen. So hab ich meine letzten drei großen Flüge in der Performanceklasse eingereicht und ich muss zugeben, das große Wetterpech im August wurde mein persönliches Pokerglück, sonst hätte ich in Anbetracht des hauchdünnen Vorsprungs nicht den ersten Platz in dieser Klasse halten können. Getreu dem Sprichwort, der frühe Vogel fängt den Wurm, war es dieses Jahr wichtig, sich nicht auf die Augustflüge zu verlassen.

Daniel Tyrkas

■ Du bist mehrfacher Deutscher Meister in der Performanceklasse. Dieses Jahr musstest Du Dich mit dem zweiten Platz begnügen, geschlagen von einem Standardklaseschirm. Wie kam's dazu?

Wie du schon sagst, habe ich ja die Deutsche Meisterschaft nun schon mehrfach gewonnen (auch overall). Da war es an der Zeit für neue Herausforderungen. So habe ich einerseits den Focus mehr auf den Paragliding World Cup und andere zentrale Wettbewerbe gelegt. Andererseits bin ich zum 2. mal Vater geworden und so hat mir schlichtweg die Zeit gefehlt, an vielen guten Tagen präsent zu sein. Inzwischen ist es auch verstärkt so, dass nicht nur das Pilotenkönnen, sondern auch die Flexibilität und Spontanität des Piloten indirekt mit bewertet wird. Ebenso die Bereitschaft/Möglichkeit, dem guten Wetter hinterherzufahren. Mit zwei kleinen Kindern kann man die Worte flexibel und spontan jedoch aus seinem Wortschatz streichen. Bereits letzte Saison hatte ich auch schon nur Deutschlandflüge (d.h. einfach vom nächsten Berg von mir aus) und es hatte trotzdem fürs Podium gereicht. Heuer war noch weniger Zeit und der Focus wie gesagt woanders, unter anderem auch das 200 km FAI vom Wallberg. Letztendlich konnte ich diese Saison mit 272 km FAI nur einen richtig großen Flug einreichen und freue mich, dass es trotzdem für einen 2. Platz gereicht hat.



Sebastian Huber

■ Basti, Du bist Dritter in der Performance-Klasse, saubere Leistung. Gleichzeitig bist Du in den Flachlandwertungen Zweiter und hast die Borderline-Serie gewonnen. Was stand bei Dir dieses Jahr im Vordergrund?

Der Spaß am Fliegen. Die Faszination mit dem Schirm und zu Fuß Neues zu entdecken und wieder ein Stück weiter zu kommen. Alles mit so wenig Plan wie möglich, aber mit so viel Plan wie nötig! Wichtig ist mir dabei auch, meine Familie und Freunde nicht zu vergessen.

Sepp Gschwendner

Sportklettern, Autorennen und Gleitschirmfliegen: Sepp Gschwendner war und ist im Wettkampf seit Jahrzehnten immer ganz vorne dabei. Hochleistungssport mit 70 Lenzen – Kompliment.

■ Servus Sepp, Gratulation zu Deinem 5. Platz in der Flachlandstreckenflugmeisterschaft der Gleitschirme und Deinem 4. Platz im Deutschlandpokal. Du bist dieses Jahr 70 geworden. Schon 1989 hast Du ein paar Streckenflugweltrekorde aufgestellt. Seit Jahrzehnten fliegst Du um die vorderen Plätze mit. Wie hast Du Dir über die Jahre die Motivation erhalten, warum nicht einfach mal auf Deinen Lorbeeren ausgeruh't?

Wie sollte ich die Motivation verlieren, wenn ich mit einem Fetzen Stoff Erlebnisse haben kann, für die man normalerweise mindestens einen Motor braucht? Über die Gletscherwelt, die Türme der Dolomiten oder über den Dom von Regensburg, da gibt's nicht viel, was schöner wäre. Mit den Lorbeeren halt ich es so wie der österreichische Fußballer Toni Polster, der wollte auch kein Denkmal, weil da „nur die Tauben drauf scheißen“!

■ Bekannte Streckenflieger sind im Laufe der Jahre vom Hochleister auf einen C-Schirm und mittlerweile auf einen B-Schirm umgestiegen. Du fliegst weiterhin einen D-Schirm. Wo liegt der Vorteil für Dich?

Grundsätzlich sollte jeder das Gerät fliegen, mit dem er sich am wohlsten fühlt und ihm das Fliegen am meisten Freude macht. Zum weit Fliegen braucht man inzwischen sicher keinen D-Schirm, aber mir macht das Fliegen damit einfach mehr Spaß. Oft ist die Antwort auf meine Frage, warum B-Schirm, „da trau ich mich in jedes Loch reinfliegen.“ Das funktioniert bei mir so nicht. Ich hab's schon probiert, einen B für die wilden Tage und dann bin ich genauso landen gegangen, als es mir zu bockig wurde, wie ich es auch mit meinem D-Schirm mache.

Für mich steht bei der Sicherheit die Schirmklasse an letzter Stelle. Wenn Du es nicht schaffst, bodennahe Klapper zu verhindern, tust Du Dir weh. Dass A und B Schirme fehlerverzeihender sind, ist unbestritten, trotzdem halte ich z.B. einen Chrigel Maurer (ohne mich mit ihm vergleichen zu wollen) trotz Zweieiner viel ungefährdeter als einen Flugschüler mit seinem A-Schirm, der bei Nordföhn in Bassano in die Luft geschickt wird.

■ Im letzten Info hatten wir einen Artikel über das Fliegen im Alter. Wie schaffst Du es mit Deinen 70 Jahren noch, sportliche Höchstleistungen zu bringen?

Meine Frau trägt mir den Schirm zum Startplatz, legt ihn aus, startet ihn und holt mich dann wieder ab, sozusagen betreutes Fliegen. Aber im Ernst, ich trainiere meine Physis und Psyche ja schon mehr als 55 Jahre und halte Fitness als ein ganz wichtiges Kriterium für weite und sichere Flüge. Ich gebe ja zu, dass ich früher manchmal mit der Bleiweste Mountainbike gefahren und heute froh bin, wenn ich da mit dem E-Bike hochkomme!

■ Was für Pläne hast Du für die nächste Zeit?

Wenns nur nach mir ginge, würde ich vermutlich bis zum hundertsten Geburtstag fliegen. Pläne gibt's genug: Vom Brauneck oder Wallberg nach Passau, rund um die Alhambra bei Granada, von Oberemmendorf muss ich jetzt mal endlich bis zum Attersee kommen. Der Zenta hab ich schon vor Jahren versprochen, sie dann über den See zu rudern. Zum Lernen gibt's auch noch genug. Eine effektivere B/C Steuerung, am Starten kann ich immer arbeiten und Absaufen tu ich im Flachland immer noch viel zu oft.

Sepp, wir wünschen Dir noch viele schöne Flüge!



Sepp mit seiner Frau Zenta am Wallberg Landeplatz

FOTO: BENEDIKT LIEBERMEISTER

Drachen: Die Sieger in der Drachenwertung von 2013 und 2014 sind nahezu identisch. Markus Ebenfeld und Patrick Ruber gewinnen die flexible und die starre Wertung, Corinna Schwietershausen gewinnt in der Damenkonkurrenz - die Interviews von ihnen sind im Info vom letztem Jahr nachzulesen. Wir haben uns entschieden, die jungen Drachenpiloten bzw. die Sieger der Juniorenwertung über ihre schönsten Flüge und ihre Ziele zu befragen. Die Interviews führte Regina Glas.



Tim Grabowski

■ Tim, Du bist aktueller Starrflügel-Weltmeister, im DHV-XC bist Du dieses Jahr nicht so erfolgreich, bei den Junioren liegst Du auf Rang 3. Vom Tegelberg ist Dir allerdings ein super Flug gelungen. Der Trainingsflug für die WM war am Ende Fluggebietsrekord. Kannst Du den Flug etwas beschreiben?

312,6 km FAI Dreieck vom Tegelberg

7. Juni 2014 - Der Wetterbericht kündigt seit Tagen sehr gutes Flugwetter für diesen Samstag an. Ich überlege, an den Hochfeln zu fahren, um dort mit ein paar Freunden zu fliegen. Doch irgendwie habe ich keine rechte Lust auf Autofahren und überrede Norbert Kirchner, mit mir das 300 km Dreieck vom Tegelberg, das ich schon länger geplant habe, zu versuchen. Norbi ist sofort dabei und so fahren wir schon früh um 9:30 Uhr mit der Bahn auf den Tegelberg. Schon beim Aufbauen bilden sich die ersten super schönen Wolken, sie sind hoch und Wind ist auch keiner zu erkennen. Die Vorfreude steigt! Schon um 10:30 Uhr steigt der erste Schulungs-Schirm auf der Nordseite hoch über den Start. So beeilen wir uns und starten um kurz vor 11 Uhr bei schönstem Nord-Wind. Recht schnell erreichen wir eine Höhe von 2.400 m. Super cool! Ein perfekt gezeichneter Himmel Richtung Plansee, Thanella und Inntal, so ist der Flug bis zum Venetberg auch nicht weiter kompliziert,

aber wunderschön. So direkt bin ich noch nie vom Tegelberg Richtung Landeck gekommen. Am Venet werden wir auch gleich mit einem starken 6m/s Bart empfangen und führen unseren Flug weiter fort Richtung Engadin und St. Moritz. Es geht etwas schwächer, aber wir kommen trotzdem sehr gut voran, 17 km vor St. Moritz drehen wir um und machen uns auf zu unserer zweiten Wende, dem Timmelsjoch. Die Basis ist nun bereits auf über 4.300 m gestiegen, so dass wir eine atemberaubende Aussicht auf Kaunertaler, Pitztaler und Söldener Gletscher haben. Wirklich traumhaft! Zu unserer Wende fliegen wir am Timmelsjoch auf die Südtiroler Seite und können bis weit in die Dolomiten schauen. Nun geht's auch schon wieder heimwärts. Das Ötztal geht richtig gut und auch am Tschirgant kann ich nochmal bis auf 3.800 m aufdrehen. Weiter nördlich zum Tegelberg hin ist es schon ziemlich blau, doch eine schwache Thermik über dem Plansee bringt mich auf 3.000 m, so dass ich mir sicher bin, dass ich die dritte Wende in Roßhaupten gut erreiche. Diese ist besonders wichtig, da ich nur dort in den für das 300 km FAI Dreieck wichtigen Sektor einfliegen kann. Kurze Zeit später ist es geschafft und ich lande nach einem herrlichen Gleitflug und 7,5 Stunden am Tegelberg Landeplatz, wo ich in viele glückliche Gesichter schaue. Das war wirklich ein richtig toller Tag! Norbert landet in Roßhaupten und freut sich riesig über sein 295 km FAI Dreieck. Bei mir sind es am Ende 312,6 km, neuer Tegelberg Rekord und ein tolles Abenteuer!



Kajo Clauss

■ Kajo, Du bist in der Streckenflugszene noch unbekannt. Im DHV-XC liegst Du bei den Junioren auf Rang 2 und in der Gesamtwertung auf Rang 6. Seit wann fliegst Du und wie bist Du zum Fliegen gekommen?

Aufgewachsen bin ich in einer reinen Fliegerfamilie. Ich hatte also keine andere Chance, als irgendwann mit dem Fliegen anzufangen. Und so habe ich meine halbe Kindheit auf einem Segelfluggelplatz verbracht. Allerdings war das Segelfliegen nicht meine Welt. Ich wollte etwas offeneres. Also blieb mir nur die Wahl zwischen Gleitschirm oder Drachen. Weil mir der Gleitschirm zu langsam und zu langweilig vorkam, habe ich mit dem Drachenfliegen begonnen (mittlerweile fliege ich auch seit einem Jahr Gleitschirm). Also habe ich 2009 im 1. Drachenfliegerclub Sachsen in Hartenstein meinen A-Schein gemacht.

■ Wie hast Du es geschafft, so schnell so gute Strecken zu fliegen? Hast Du Vorbilder?

Das weiß ich selber nicht genau. Vermutlich helfen mir mein starker Ehrgeiz und die absolute Hingabe zum Fliegen. Das führte so weit, dass ich im späten Sommer 2012 meine sächsische Heimat verließ, um ins Allgäu auszuwandern.

Das Fliegen in den Bergen liegt mir einfach. In der Luft denke ich nicht viel darüber nach, wie und wo ich wieder hochkomme. Die meisten Entscheidungen kommen tatsächlich aus dem berühmten Bauchgefühl. Mit seiner lockeren Art und dem extrem guten fliegerischen Können, habe ich den australischen Pilot Jonny Durand als Vorbild.

■ Was war Dein schönster Flug in diesem Jahr? Kannst Du ihn etwas beschreiben?

Mein schönster Flug war wahrscheinlich das 140 km Mölltal Dreieck. An diesem Tag hatte die Thermik erst recht spät eingesetzt. Frei nach dem Motto „es wird schon hochgehen“, bin ich trotzdem vor den anderen gestartet und natürlich gnadenlos abgesoffen. Erst 300 m unterhalb des Starts kam der rettende Bart. Langsam und nur mit schwachem Steigen ging es dann bis Anna Schutzhaus. An der Stelle sah der Tag immer noch nicht so gut aus und ich wollte die Mölltalrunde schon abrechnen. Doch mein Bauchgefühl hat mich wieder angetrieben, einfach weiter zu fliegen und ab da ging es richtig gut. Im Mölltal erwartete mich dann gutes Steigen, gepaart mit schönen Wolkenstraßen und so umrundete ich in Rekordzeit die Kreuzeckgruppe. Zum krönenden Abschluss erwartete mich dann noch ein herrlicher Endanflug entlang des Weisensees.

FLYMASTER
DAS FLUGINSTRUMENT

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

www.flymaster.de

Willkommen bei **haengloose.de** Neue Flieger-Designs

Thermik-Sau
Die Thermik-Sau. Das ganze Jahr ist sie überall auf der Welt an Bergen und Hängen anzutreffen. Meist in Begleitung Ihrer Freunde Paraglider, Full-Stall und Öhrlibird auf Shirts, Hoodies, Tassen von:

www.haengloose.de

Wolfgang Aumer

■ Seit wann fliegst Du und was war der Grund fürs Drachenfliegen?

Durch die Flugschule meines Vaters bin ich sozusagen mit dem Drachenfliegen aufgewachsen. 1999 war der Start des Erprobungsprogramms, um den beschränkten Luftfahrerschein im UL-Schlepp mit dem Doppelsitzer zu absolvieren. Als wir in diesem Jahr mit einer größeren Gruppe von Fliegern in den Urlaub nach Ungarn fuhren, bot sich die Gelegenheit, erstmals das richtige Gefühl des vollendeten Drachenfliegens im Doppelsitzer mit Etagegurtzeug zu erfahren. Von diesem Zeitpunkt an war ich infiziert und nutzte jede Gelegenheit, um am Übungshang Laufübungen und die ersten kleinen Hüpfer zu machen. Im darauffolgenden Jahr durfte ich bereits als Vierzehnjähriger die ersten Alleinflüge machen. Je mehr Flugzeit ich sammelte, umso größer war der Ansporn, die Flugtechnik weiter zu verfeinern und letztendlich die ersten kleineren Strecken über den Startpunkt hinaus zu wagen.

■ In der DHV-XC-Gesamtwertung der Flexiblen Drachen liegt Du auf Rang 2 und Dein Vater auf Rang 3. Habt Ihr zusammen die Flüge für den XC geplant? Geht Ihr oft zusammen auf Strecke?

Streckenflüge in der Größenordnung über 200 km brauchen eine gute Vorbereitung, um die Flugroute, Schlüsselstellen und auch den Zeitplan gedanklich während des Fluges intus zu haben. Umso besser man diese Flugvorbereitung macht, desto leichter kann man auch während des Fluges auf sich ändernde meteorologische Gegebenheiten reagieren. Gerade in der Flugvorbereitung kann ich viele Tipps und Tricks vom 36-jährigen Erfahrungsschatz meines Vaters lernen, außerdem macht es zu zweit deutlich mehr Spaß, Flüge gedanklich durchzugehen. Auf Strecke gehen wir eigentlich immer zusammen. Dabei lässt es sich nicht immer vermeiden, dass einer von uns beiden hängt und hinterher fliegt, letztendlich treffen wir uns aber meistens während des Fluges wieder. Da alle Flüge der letzten Jahre als Dreieck oder FAI-Dreieck geplant und geflogen worden sind, verlieren wir uns sehr selten über einen längeren Zeitraum aus den Augen.



■ Was war heuer Dein schönster Flug und warum?

Es ist immer schwierig zu sagen, welcher Flug der schönste war, denn eigentlich sind alle schön. Ein Highlight dieses Jahres war ein Flug von unserem Vereinsgelände Jachenhausen, den ich wieder zusammen mit meinem Vater machen konnte. Mit dem Wind konnten wir in Richtung Kelheim fliegen und bei bester Sicht und sehr guten Bedingungen eine Sightseeing-Tour entlang der Donau mit dem Donaudurchbruch, der Befreiungshalle in Kelheim und den umliegenden Tälern machen. Der Abschluss des Fluges war die Landung an unserer Werkstatt, so dass wir uns an diesem Tag das Drachenabbauen sparen konnten.

■ Die letzten Jahre warst Du immer wieder ganz vorne im DHV-XC dabei. Was gefällt Dir besonders am Streckenfliegen und was für Ziele hast Du für die Zukunft?

Das Streckenfliegen ist für mich das ultimative Gefühl von Freiheit, sich im wahrsten Sinne des Wortes die Welt von oben anzuschauen, absolut verbunden mit der Natur und den Kräften dieser auf eine gewisse Weise ausgeliefert zu sein. Nur von der Sonne angetrieben über Landschaften zu gleiten, ist einfach nur faszinierend. Nachdem es dieses Jahr fast mit den 300 km FAI-Dreieck in den Alpen geklappt hat, sind diese 300 km ein Ziel für das nächste Jahr. Ebenso würde ich gerne ein 300 km FAI-Dreieck im Flachland fliegen. Der heimische Flugplatz in Egweil mit der Startart UL-Schlepp ist als Ausgangspunkt hierfür ideal. Mittlerweile besitzt die Flugschule einen Swift, der noch diesen Winter mit einem Elektroantrieb ausgestattet werden soll, so dass für nächstes Jahr größere Flüge damit möglich sein sollten.

■ Du hast auch schon gute Ergebnisse bei zentralen Wettbewerben erreicht. Hättest Du nicht auch Lust, mehr internationale Wettbewerbe zu fliegen?

Das Wettbewerbsfliegen ist eine sehr reizvolle Disziplin, um sich Mann gegen Mann bei gleichen Bedingungen zu messen. Durch die Flugschule und die damit verbundene Schulung hatte ich bisher leider nicht die Zeit, um an internationalen Wettbewerben teilzunehmen, da diese meist über einen längeren Zeitraum gehen. Durch eine Umstrukturierung in der Flugschule wird die Schulung reduziert, so dass mehr Zeit für Streckenflug und Wettbewerbe bleibt. Mal sehen was die Zukunft bringt...

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

Anzeigen

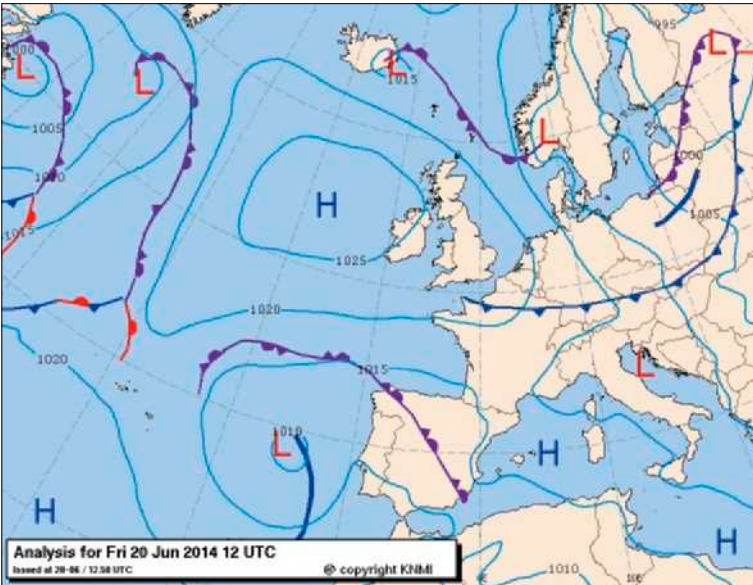
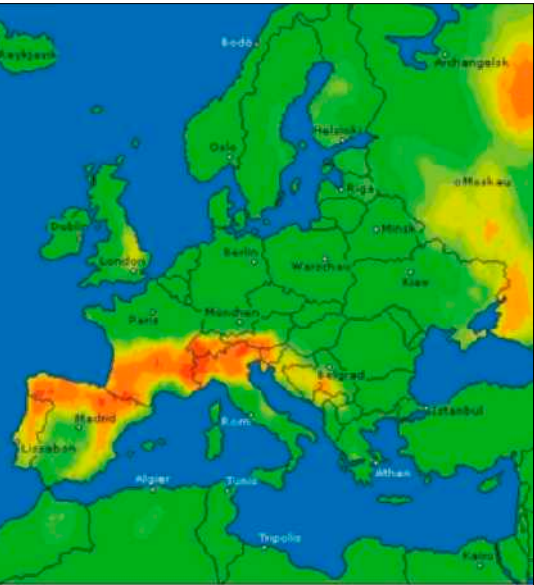
Erlebnis Südafrika
Der Geheimtipp!
www.silentwings.at
silentwings@gmx.at | tel.: +27 72 78 38 628 (RSA) | tel.: +43 664 27 68 551 (AUT)

Cabo de Gata -Andalusien
Cortijo El Campillo CaboActivo
Flugferien mit Stil
Elcampillo.info CaboActivo.com Tel. 34 950 525779

Der Meteo-Check

Eine gute Einschätzung des Flugwetters in den Bergen ist die Basis für eine sichere Fliegerei. Wie man dabei vorgeht, ist kein Hexenwerk. Es genügt, einige wichtige Parameter zu checken, um typische Risiken, die vom Wetter ausgehen, besser abschätzen zu können. Eine Anleitung.

Text Lucian Haas



Gewitterrisiko, www.wetteronline.de/gewitterrisiko-karte/europa

Fronten, www.wetterzentrale.de/topkarten/fsfaxsem.html

Beim Flugwettercheck geht es nicht nur darum zu entscheiden, ob man überhaupt fliegen sollte. Genauso wichtig ist es zu erkennen, welchen Charakter die Luft eines Tages haben wird, um sich darauf einzustellen. Wird es föhnig, turbulent, leeträchtig, hammerthermisch oder gar gewittrig? So vorbereitet, wird es leichter fallen, bestimmten Gefahren vor und während eines Fluges aus dem Weg zu gehen.

Luftdruck

Ein Blick auf die Wetterkarte verrät schon viel über den vorherrschenden Wettercharakter. Bei tiefem oder tendenziell sinkendem Luftdruck ist mit Labilisierung und Schauern zu rechnen. Mögliche Risiken sind u.a. großflächiges Steigen und turbulente Kaltluftausflüsse. An solchen Tagen

gilt es, die Entwicklung der Wolken sehr genau im Blick zu behalten und bei aufkommendem Niederschlag lieber frühzeitig zu landen. Auch bei hohem Luftdruck ist das Fliegen nicht per se sicherer. Bei trockener Luft im Hoch sind Thermiken in Bodennähe häufig sehr eng, scharf begrenzt und deshalb klapperträchtig. Wachsame, aktives Fliegen ist nötig. Bei Hochdruck sollte man zudem besonders darauf achten, Lee-Gebiete zu meiden. Denn in stabilen Luftmassen werden Rotoren und Fallwinde hinter Berggraten verstärkt.

Check-Optimum: leichter Hochdruck bis 1018 hPa, bei dem durch die Absinkinversion in der Höhe das Wolkenwachstum begrenzt ist.

Fronten

Aktive Fronten führen immer zu einer deutlichen und manchmal sehr schnellen Veränderung des Wetters, die für einen Piloten in der Luft schwer abschätzbar ist. Vor allem mit Kaltfronten ist wegen plötzlicher Labilisierung, Schauerentwicklung und Windsprüngen nicht zu spaßen. An Tagen mit Frontaufzug ist die Fliegerei stets mit einem erhöhten Risiko verbunden.

Check-Optimum: keine Frontaktivität im größeren Umfeld der Flugregion.

Bodenwind (Wind 10 m)

Der prognostizierte Bodenwind wird in den Alpen häufig durch lokale Talwindssysteme überlagert. Dennoch ist es wichtig,

diesen Parameter zu checken, um einen Eindruck der vorherrschenden überregionalen Strömung zu bekommen. Stimmt die Richtung des prognostizierten Bodenwindes mit der des Talwindes überein, muss man mit verstärkten und höher reichenden Talwinden rechnen. Zudem sollte der (prognostizierte) Bodenwind, wenn er mehr als 10 km/h erreicht, zur Startplatzausrichtung passen, um turbulente Scherungen mit dem Hangaufwind zu vermeiden.

Check-Optimum: wenig Wind (<10 km/h), passend zur Startplatzausrichtung

Höhenwind

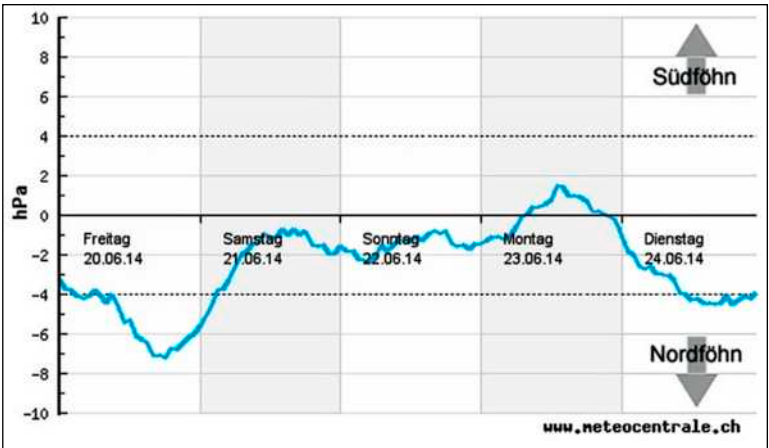
Mit Höhenwind ist der Wind oberhalb von Talwinden in der Regel auf und über dem Niveau der Bergkämme gemeint. Ein Höhenwind ab 10-15 km/h kann auf Lee-Seiten von Gebirgszügen deutlich spürbare Turbulenzen verursachen – besonders bei Hochdrucklagen. Bei mehr als 20 km/h wird es in der Luft schon sehr anspruchsvoll. Zumal dann die Thermiken, die an den Bergkämmen und -graten ablösen, häufig sehr zerrissen sind.

Check-Optimum: wenig Höhenwind (<10 km/h)

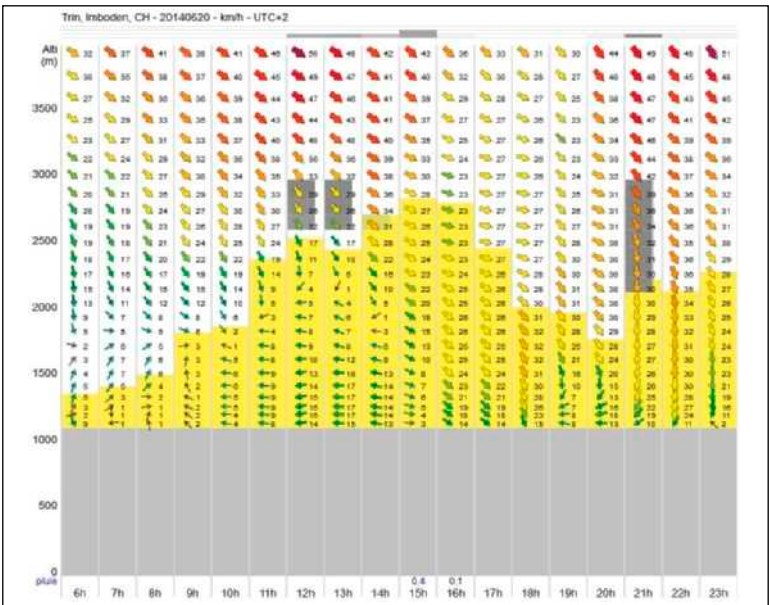
Windgradient/-scherung

Neben den absoluten Werten von Boden- und Höhenwind gilt es, das Verhältnis der beiden zueinander zu betrachten. Nimmt der Wind mit der Höhe gegenüber dem Bodenwind stark zu (>+10 km/h pro 1.000 m), wird man als Pilot verstärkt mit zerrissenen Thermiken zu kämpfen haben. Dieser Effekt wird noch verstärkt, wenn Boden- (bzw. Talwind) und Höhenwind sehr unterschiedliche Richtungen aufweisen. Dann kommt es zu Windscherungen, die selbst bei schwachem Grundwind (z.B. 10er Talwind aus West, 10er Höhenwind aus Ost) gefährliche Turbulenzen hervorrufen können.

Check-Optimum: geringer Windgradient, <40° Richtungsunterschied zwischen Boden- und Höhenwind.



Föhntendenz, www.meteocentrale.ch/de/wetter/foehn-und-bise



Windgradient, www.meteo-parapente.com

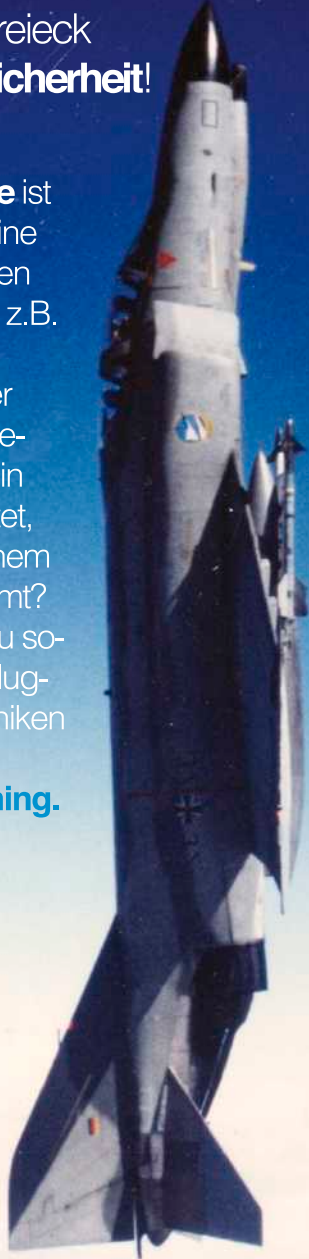


Temperaturgradient, www.soaringmeteo.ch

NEU & STATIONÄR IN DEUTSCHLAND

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

WETTER | CHECK

Druckdifferenz / Föhntendenz

Herrscht über den Hauptkamm der Alpen hinweg ein Druckunterschied zwischen Nord- und Südseite, kommt es zu einer Ausgleichsströmung, dem Föhn. Die Stärke dieses Windes und seiner turbulenten Lee-Effekte hängt zwar nicht allein von der Druckdifferenz ab, dennoch liefert dieser Parameter wichtige Anhaltspunkte für die Einschätzung. In typischen Föhnstrichen wird es häufig schon ab 2 hPa Druckdifferenz ungemütlich, ab 4 hPa ist damit zu rechnen, dass der Föhn (auch sehr unverhofft) in die Täler durchgreift. An Tagen mit einem erhöhten Föhnpotenzial ist es ratsam, föhnempfindliche Fluggebiete zu meiden.

Check-Optimum: Druckdifferenz zwischen Nord- und Südalpen <2 hPa.

Temperaturgradient

Je schneller die Temperatur mit der Höhe der Luftsäule abnimmt, desto besser bzw. schneller werden Thermikblasen darin steigen. Allerdings zeigt die Praxis, dass Thermiken bei einem Temperaturgradienten von 1°C/100 m häufig eng, bockig und an den Übergängen entsprechend turbulent daher kommen. Tage mit einem etwas geringeren Gradienten um 0,6-0,8°C/100m erweisen sich als deutlich angenehmer. Ist der Gradient wiederum zu gering (<0,5°C) wird es schwer, nutzbare Thermik zu finden. Weht an solchen relativ stabilen Tagen ein kräftigerer Wind, können Lee-Zonen besonders giftig werden.

Check-Optimum: ein Temperaturgradient im Thermikraum um 0,7°C / 100 m.

Inversion

In Inversionsschichten nimmt die Temperatur der Luft mit der Höhe nicht weiter ab. Der Aufstieg von Thermiken wird dadurch gebremst oder sogar ganz unterbunden. Inversionen haben allerdings noch einen zweiten Effekt: Sie wirken wie ein Deckel, unter dem Luftströmungen düsenartig beschleunigt werden können, wenn die Inversion relativ knapp über dem Gelände beginnt (<300 m über Grund). Selbst ein schwacher Höhenwind kann dann inversionsbedingt örtlich deutliche Windspitzen aufweisen und überraschend

starke Lee-Zonen hervorrufen. Inversionsschichten sollten deshalb besser erst 500 bis 1.000 Meter über Kammniveau beginnen. In dieser Höhe sind Inversionen durchaus erwünscht, weil sie die vertikale Wolkenentwicklung unterdrücken, dem Piloten aber noch ausreichend thermischen Arbeitsraum lassen.

Check-Optimum: Inversionsschichten um 1.000-1.500 Meter über Kammniveau.

Gewittertendenz

Eine der größten Wettergefahren in den Bergen sind Gewitter. Und das nicht nur dort, wo sie niedergehen. Gewitter können eine unberechenbare Fernwirkung zeigen. Ihre Kaltluftausflüsse werden in den Tälern kanalisiert und können selbst Dutzende Kilometer entfernt gefährliche Windspitzen erzeugen und zu großräumigen Lufthebungen und schnell entstehenden Sekundärgewittern führen. Deshalb gilt es, größten Respekt vor Gewittern zu haben und bei solchen Bedingungen Flüge lieber zu früh als zu spät zu beenden.

Check-Optimum: keine Gewitter gemeldet.

Für Piloten sollte es zur Routine gehören, vor einem Flugtag zumindest diese acht Parameter kurz abzuchecken. Viele der Angaben sind schon aus normalen Wetter- bzw. Bergwetterberichten herauszulesen. So lässt sich ein guter Eindruck gewinnen, was einen in der Luft erwarten könnte.

Wenn nun einzelne Parameter außerhalb der Komfortzone des Check-Optimums liegen, ist es sinnvoll, sich vorab über mögliche Folgen Gedanken zu machen und darüber, wie man sein Flugvorhaben am besten an die Bedingungen anpassen kann. Hierzu nur einige Beispiele: Tage mit etwas stärkerem Höhenwind sind vielleicht nicht gut für Streckenflüge geeignet, können aber an passenden Startplätzen ideale Soaringbedingungen bieten. An Tagen, an denen für den Nachmittag Gewitter gemeldet sind, sollte man schon mit der Erwartung und Bereitschaft starten, eher früh zu landen. Und wenn eine stabile Luftschichtung mit tiefer Inversion herrscht, ist es besonders ratsam, das Einfliegen in Lee-Gebiete rigoros zu vermeiden. ☒

www.dhv.de

Papillon[®]
.aero

Die größte Auswahl nördlich der Alpen!



- ✓ 100% Zufriedenheitsgarantie
- ✓ Bestpreisgarantie
- ✓ Fachberatung
- ✓ Top-Service

Alles für Gleitschirmflieger bekommst du im Papillon Fliegershop auf der Wasserkuppe – mitten in Deutschland.

Wir beraten dich gerne – täglich zwischen 9 und 18 Uhr, auch am Wochenende. In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen probefliegen.

See you UP in the sky!



EINLADUNG ZUM PAPILLON PILOTENTREFFEN
Gleitschirm-Reisemesse • Weihnachtsmarkt • Tombola
Fachvorträge: Mike Küng • Armin Harich
13. – 14. Dezember 2014 im Flugcenter Wasserkuppe

Papillon Flugcenter • Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld • Shop-Hotline: 06654 – 91 90 55

GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

Turbulenzen

Teil 6 | 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

Turbulenzen sind der natürliche Feind des Fliegers. Am bekanntesten ist wohl das Lee als Ursache. Es gibt kaum Piloten, die gerne in Turbulenzen fliegen. Da die Luft nun mal selten ruhig ist, muss man also versuchen, mit den Turbulenzen zu leben. Es gilt, sie aber auf jeden Fall weitestgehend zu meiden. Turbulenzen entstehen zum Beispiel im Lee von Bergen oder, kleinräumig gesehen, auch schon hinter Häusern und Bäumen. Hinter bedeutet in diesem Zusammenhang im Lee. Windscherungen und Thermiken sind weitere Gründe für

Turbulenzen. Flugzeuge hinterlassen Wirbelschleppen. Thermik, die an eine Inversionsgrenze anstößt, verursacht Turbulenzen. Prinzipiell verursachen schwache Winde oder schwache Thermik auch schwache Turbulenzen. Aber sehr starker Wind oder starke Thermik erzeugen entsprechend starke bis extreme Turbulenzen. In stärkeren Turbulenzen können Gleitschirme einklappen, Drachen können tuckern. Das bedeutet, dass der Pilot im Extremfall dabei abstürzen kann. Man kann es sich vielleicht wie eine brechende

Welle auf dem Meer vorstellen. Ein Wellenreiter ist oben auf der Welle und fällt nach vorne weg. Luft sieht man nicht, ist jedoch ein Pilot am Rand der Thermik, verhält es sich ähnlich. Je größer das Hindernis, umso größer die Turbulenz. Je stärker der Wind, umso brutaler die Verwirbelungen. Hinter kleinen Hindernissen, wie zum Beispiel Baumreihen, sollte der landende Flieger bei stärkerem Wind zirka 100 Meter Abstand halten. Ist das Hindernis ein Haus, besser neben dem Haus als dahinter landen.



Bild 1 | Dieser im Windkanal sichtbar gemachte Wirbel entsteht hinter jedem Flügel, der sich bewegt. Je größer das Fluggerät, desto größer der Wirbel und umso länger steht dieser in der Luft. Hinter großen Flugzeugen können solche Wirbel einige Minuten stehen und dann immer noch so stark sein, dass sie Gleitschirme zum Klappen bringen. (Bild mit freundlicher Genehmigung von Manfred Kistler, Skywalk)

Info

Luv: dem Wind zugewandte Seite, hier wird geflogen.

Lee: dem Wind abgewandte Seite. Hinter dem Hindernis wird das Fliegen vermieden. Laminare Strömung: ein gleichmäßiges, ruhiges Fließen, vergleichbar mit einem schwach aufgedrehten Wasserstrahl aus einem Wasserhahn.

Turbulente Strömung: eine wilde, ungeordnete, spritzende Strömung. Beim Wasserhahn ist sie zu sehen, wenn er ganz aufgedreht ist.

Turbulenz hinter Bergen

Die Turbulenzstärke ist davon abhängig, wie das Gelände beschaffen ist. Ist das Gelände sanft geneigt oder steil abfallend? Je stärker der Wind, desto heftiger die Turbulenz und umso weiter reichen die Wirbel hinter den Berg. Als Anhaltswert kann bei stärkerem Wind von einem Leegebiet von zirka einem Kilometer ausgegangen werden. Im Bereich kurz hinter dem Berg ist es turbulenter als weiter entfernt.

Tipp:

Dennis Pagen gibt in seinem Buch Performance Flying für den gefährlichen Leebereich folgende Formel an: Objekthöhe (foot) mal Windgeschwindigkeit (mph). Beispiel: Haus 20 foot (ca. 6 m) hoch mal 15 mph (ca. 24 km/h) ergibt 300 feet (ca. 90 m gefährlicher Turbulenzbereich. Bei einem Berg 300 m hoch und 15 km/h ergibt das ca. 3 km zu meidender Turbulenzbereich.

Das sind sicher nur Anhaltswerte, aber es trifft's ganz gut. Wenn wir am Brauneck nach Süden starten und der Talwind stark ist, kommen wir manchmal nicht mehr vor den Berg zum Landeplatz. Wenn wir dann ca. 1 km südlich des Hügels landen, ist es dort immer noch sehr turbulent.

Turbulenz hinter Hangkanten

Hinter Hangkanten hängt die Größe und Stärke der Turbulenz von der Hangneigung und Windgeschwindigkeit ab. Im Bild sind typische Kanten skizziert, die beim Soaren an Dünen vorkommen. Sie sind aber auf jede Soaringkante übertragbar. Da an solchen Flughügeln viel topge landet wird, hier ein paar Ratschläge dazu.

Ein 30er Wind kann hinter 200 m hohen Kanten noch in 500 m Abstand starke Turbulenzen verursachen.

Allgemein gültig ist:

- ✗ Schwacher Wind verursacht wenig Turbulenz. Toplanden ist möglich.
- ✗ Je steiler die Hangkante ist, desto weiter ist der Turbulenzbereich hinter den Hang versetzt. Da niemand weiß, wie weit das genau ist, sollte in diesem Fall auf Toplanden verzichtet werden.
- ✗ Ist der Hang thermisch aktiv, können vor dem Hang Ablösungen hochgehen. Hier ist höchste Vorsicht geboten. Die Luft ►



Bild 2 | In diesem sichtbaren Lee geht es nicht turbulent, aber mit erhöhtem Sinken runter.



Bild 3 | Ein Flug vor der imposanten Seceda in den Dolomiten (I). Hinter steil abfallenden Bergen sind die Turbulenzen lebensgefährlich, deshalb immer deutlich im Luv fliegen.

FOTO TILL GOTTRATH - NOVA

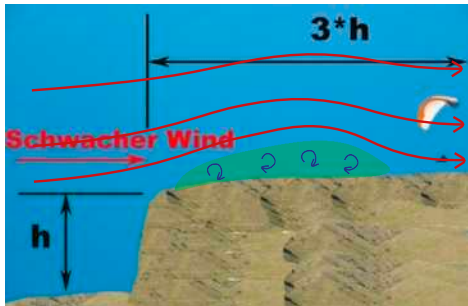


Bild 4 | Hinter steilen Hängen bildet sich direkt hinter der Hangkante ein Leegebiet, es ist grün eingezeichnet. Ist der Wind schwach, kann in mäßig unruhiger Luft mit zirka „drei*h“ Abstand topgelandet werden.



Bild 5 | Wird der Wind an diesem Hang stark, reicht das Gebiet mit Turbulenzen auch weit über „drei*h“ hinaus. Toplanden wäre nun immer gefährlich.

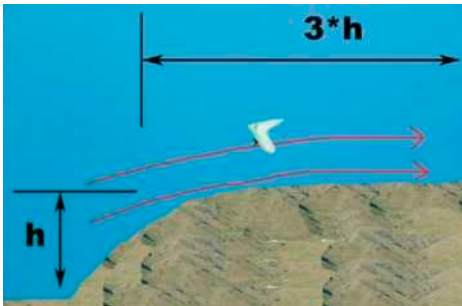


Bild 6 | Ist der Übergang des Hanges zur Ebene sanft, befindet sich dort überhaupt kein Lee, auch nicht bei sehr starkem Wind. Das sind Soaringhänge, die zum Spielen mit dem Gleitschirm ein Traum sind. Ständiges turbulenzfreies Toplanden ist möglich.

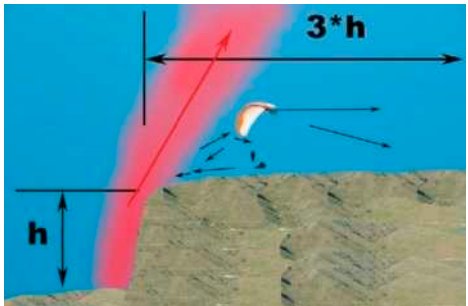


Bild 7 | Ist der Hang thermisch aktiv, sollte nicht topgelandet werden. Die Thermik zieht die Luft von der Hangkante an, so dass dort Rückenwind herrscht, wenn eine Thermik vorbeizieht.

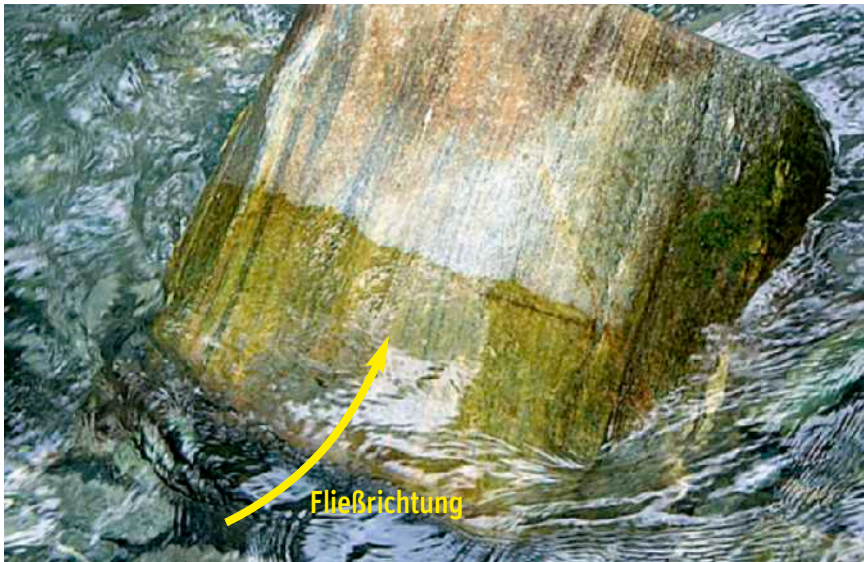


Bild 11 | Hier fließt das Wasser von links nach rechts. An dem Stein könnte der Pilot in der Mitte gut soaren. Am Rand des Steins fließt das Wasser quer vorbei. Das passiert auch beim wirklichen Soaren. Am besten soart es sich in der Mitte des Berges. Hinter dem Stein entstehen kaum Wirbel, das Wasser fließt langsam, entsprechend entstehen nur schwache Turbulenzen.

► steigt vor dem Hang hoch und zieht an der Hangkante die Luft von der Hochebene an: Plötzlicher Rückenwind an der Hangkante ist die Folge. Wer genau in diesem Moment toplandet, hat ein ernstes Turbulenzproblem.

Es gibt in den Bergen Startplätze, die wie auf Bild 6 aussehen. Zum Beispiel in Asprès (F), Castelluccio, Meduno und Feltre in Italien. Alles tolle Fluggebiete, in denen man das Toplanden lernen kann.

Turbulenz als Seitenrotor

Turbulenzen entstehen nicht nur hinter Bergen, Waldkanten, Häusern oder Geländeeinschnitten. Strömt der Wind um ein Hindernis herum, entstehen Seitenrotoren.

Tipp:

Luftströmungen und Turbulenzen kann man meistens nicht so schön sehen wie im Bild links. Je besser man lernt, sich die Strömungen vorzustellen, umso seltener wird man von Turbulenzen überrascht.

Turbulenzen im Wasser erkennen

Wasser und Luft sind beides Fluide. Sie verhalten sich in vielen Dingen vergleichbar. Wenn der interessierte Flieger die Wasserströmung rund um Kiesel in einem Fluss genauer betrachtet, kann er sich besser die unsichtbare Luft vorstellen. Luft fließt wie Wasser um Hindernisse, Bergrücken oder Biegungen herum. Wo Wasser aufsteigt, wo es plötzlich turbulent ist, aber auch wie es hinter Hindernissen fließt, ob ruhig (laminar) oder turbulent - kann man sehen.



Bild 12 | Ein schnell fließender Gebirgsbach. Vor dem Stein wäre es gut zu soaren. Hinter dem Stein zieht sich die Wirbelschleife um das zirka Fünffache der Höhe in die Länge. Danach wird die Strömung wieder ruhig.



Bild 13 | Das Wasser fließt laminar und sehr schnell im Lee des Steins herunter, bevor es turbulent wird. Vergleichbar einem Berg, an dem der Flieger mit 10 m/s (!) im Lee in ruhiger (!) Luft heruntersinkt. Kurz vor dem Boden klappt dann in der Turbulenz der Schirm ein, beziehungsweise ein Drachen überschlägt sich.

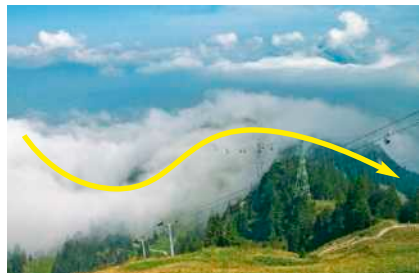


Bild 14 | Hier sieht man durch die Wolke die Windströmung. Links fließt sie über den Bergausläufer drüber, sinkt in den Kessel (Erfahrungswert: bis zu -5 m/s), und steigt an dem Seilbahnausläufer stark bockig wieder auf. So fließt die Luft im Garland am Brauneck (D) bei Nordwind (Talwind) auch ohne Wolken.



Bild 8 | Am Meer gibt es die laminarsten Luftströmungen, auch bei starkem Wind. Canoa Quebrada, Brasilien. Foto: Nina Brümmer



Bild 9 | Ein Berg mit einem Seitenrotor, hier gelb gezeichnet. Der Wind ist nicht stark genug, um oben über den Berg zu strömen, also fließt er seitlich drum herum. Hier sind Turbulenzen zu erwarten, wie auch im Bild 10.

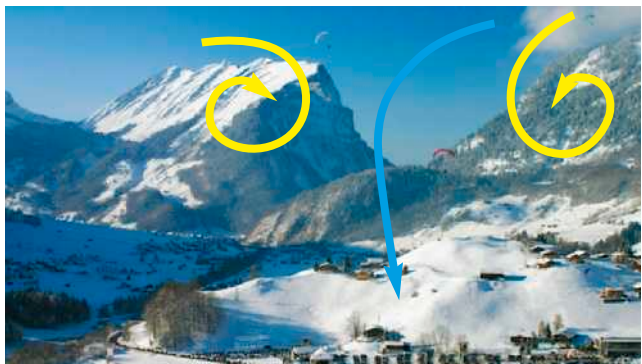


Bild 10 | Strömt der Talwind durch diese Düse, verstärkt er sich ganz erheblich. Er ist nicht so stark, dass er oben über die Berge drückt, aber an den Randbereichen der Düse entstehen Seitenrotoren. Im Bild: der Diedamskopf (A).



Bild 15 | Dieser Pilot sinkt gleich in die sehr kalte Bodeninversion. In der Höhe war 15 km/h Südwind, innerhalb der Inversion aber 10 km/h Nordwind. Die Turbulenzen in der Windscherung waren schwach und verursachten nur leichte Wackler. Im Bild Lenggries (D).



Bild 16 | Hier sieht man sehr schön eine Windscherung. Der Bodennebel wird mit dem Talwind (Nordwind) ins Isartal gedrückt. Darüber liegt eine Südströmung, beim Flug ins Tal konnte an der Südflanke ein Nullschieber ausgenutzt werden, bevor es leicht wackelig in der Scherschicht wurde.



Bild 17 | Sommerinversion an der Alpennordseite. Reicht die Thermik an diese Inversion heran, kann es genau dort recht turbulent sein und etwas darunter angenehm zu fliegen. Wer das registriert, bleibt besser immer etwas tiefer und kann so viel ruhiger fliegen. Die Aufnahme entstand an der Waidringer Steinplatte (A). Die dreckige Luft ist am Horizont zu sehen, Blickrichtung Nord. Der kleine dunkle Fleck links an der Inversionsgrenze ist das Kernkraftwerk bei Landshut.

► **Tipp:**
Mein persönliches Risikomanagement bei starkem Wind ist wie folgt: Ich fliege nicht in den Bergen, wenn der Wind aus nördlicher Richtung mit 20 km/h im Gipfelbereich weht. Die Thermik sucht man ja in der Regel im Lee auf den Südflanken. Ich hasse starke Leeturbulenzen.

Turbulenzen bei Windscherungen
Treffen zwei Windströme mit unterschiedlichen Richtungen aufeinander, ist an der Berührungsfläche eine Windscherung. Eine häufig auftretende Windscherung gibt es in den Bergen immer dann, wenn

die Talwindrichtung und der Höhenwind unterschiedlich sind. Die dabei entstehende Turbulenz und die Ausdehnung in der Höhe sind von der Windstärke abhängig. Die Übergänge sind oftmals nur durch etwas unruhige Luft gekennzeichnet, selten und nur bei sehr starken Windgegensätzen sind hier die Turbulenzen als stark zu bezeichnen.
Häufige Windscherungen gibt es an Inversionen. Unter- und innerhalb der Inversion weht der Wind oft anders als oberhalb.

Tipp:
Inversionen stellen nicht nur eine thermische Sperschicht dar, sie kanalisieren und begrenzen auch Windströme in ihrer vertikalen Ausdehnung. Am Boden kann ein starker Talwind wehen, und oben am Berg spürt man keinen Wind. Die Gleitschirmflieger sollten daher immer den Beschleuniger einhängen.

Sperschichtturbulenz
Die Thermik steigt in die Inversion und wird dort gestoppt. Durch Windscherungen entstehen die unangenehmen Turbulenzen an der Sperschicht. Siehe Bild 17.

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

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 Blu-ray.
DVD-Preis 15,50 €
Blu-ray-Preis 20,50 €



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)



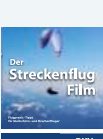
Aktiv Gleitschirmfliegen
von Charlie Jöst mit Bonusvideo.
Filmdauer 42 Minuten.
Bonusfilm 12 Minuten.
Preis 19,50 €



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



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



Der Streckenflugfilm
mit Flugpraxis-Tipps
Atemberaubende Streckenflüge. Im Theorie-Teil Infos zu Flugdokumentation, Wetterberatung und Flugplanung. Dauer 4 Std. 35 Min. Preis DVD 29,90 Euro, BluRay 34,90 Euro



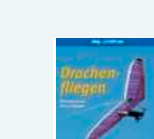
Deutsche Fluggeländekarte
ca. 450 Fluggelände in ganz Deutschland incl. Schleppgelände.
(Ausgabe 2004)
Preis: 7,00 €



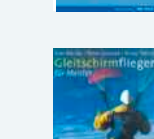
Der Thermikfilm
Flugpraxis-Tipps für Drachen- und Gleitschirmflieger. Grundkenntnisse vorausgesetzt für Piloten ab der A-Lizenz.
Preis DVD 29,90 €
Blue Ray 34,90 €



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



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



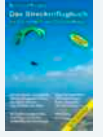
Gleitschirmfliegen für Meister.
Lehrbuch für den Streckenflieger.
Grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.
Mit CD-Rom. Preis 39,90 €



Fluggebiete Alpen
4-sprachige (DE, EN, F, I) Fluggebietskarte mit Infos zu über 1.100 Fluggeländen in den Alpen. Beiliegendes Booklet mit Daten zu über 2.500 Start- und Landeplätzen. Praktischer Fluggebietsführer und Straßenkarte der Alpen.
Preis pro Karte: 17,80 €



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.
(Neuausgabe 2012)
Preis 19,90 €



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-Flechtnur und 30 g Bleigewicht
Preis 4,10 €



Neu!

NEU - Rettungsschnur mit Signalpfeife
Die free*spee Rettungsschnur mit ultralauter Signalpfeife.
Statt Bleigewicht hängt am Ende der Schnur eine sehr laute und weit hörbare Signalpfeife. So kann man die Bergungsmannschaft über eine große Entfernung auf sich aufmerksam machen.
Preis 12,90 €



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 €

Breitegg/Wildkarspitze

Ideal für ParaAlpinisten, denn die beiden, nahe beieinander liegenden Gipfel, bieten nach einem mäßig langen und wenig kraftraubenden Aufstieg Startmöglichkeiten in fast alle Himmelsrichtungen.

Text und Fotos Sepp Schwitzer

Die Sonne hat sich mittlerweile schon deutlich über den Äquator in Richtung Süden verzogen und hinterlässt uns kürzere und kühlere Tage. Dies wirkt sich natürlich auf unsere paraalpine Tourenplanung aus. Das Breitegg Gern oder auch Breitegg genannt, ist eine schöne und passende Tour für diese Jahreszeit.

Das Breitegg liegt in den westlichen Kitzbüheler Alpen, genauer gesagt in der hintersten Wildschönau. Trotz lebhaftem Besucherandrangs am Ende des Tales garantieren die Wanderrouen in der Gegend noch echte Bergruhe.

Erreichen kann man den Startpunkt über die Inntalautobahn A12 Ausfahrt Wörgl Ost. Am Ende der Ausfahrt in Richtung Wildschönau abbiegen. Weiter über Niederau, Oberau, Auffach und entlang der Wildschönauer Ache bis zum Alpengasthof Schönanger.

Aufstieg

Der Aufstieg beginnt direkt am Südzipfel der Terrasse der Schönangeralm auf 1.173 msl. Der Beschilderung „Breitegg Gern“ bzw. Breiteggspitze auf dem Weg Nr. 4 in Richtung Norden folgen. Nach etwa 150 Metern biegt der Weg vor einer Almhütte scharf nach rechts ab. Nach einem Holzgatter rechts halten und entlang eines Bachlaufs in Richtung Osten auf etwas undeutlicher Spur weitersteigen, bis kurz vor dem Wald der Pfad links abbiegt. Ab hier ist dieser deutlich erkennbar und zieht sich in mäßiger und angenehmer Steigung bis zur Breiteggalm auf 1.529 m, Gehzeit bis dahin ungefähr eine dreiviertel Stunde. In den Sommermonaten ist die Alm bewirtschaftet und man kann hier für Flüssigkeitsnachschub sorgen. An der Almhütte links vorbei und nach wenigen Metern die nach rechts abbiegende Forststraße benutzen. Bereits kurz nach dieser Abzweigung der Beschilderung Breiteggspitze-Gern über den Steig Nr. 4 weiter folgen. Nach weiterem 20 minütigem Bergauf erreicht man den Breiteggalm-Hochleger auf 1.700 m. Kurz nach dieser Alm verzweigen sich die Wege in Richtung Süden zur Breiteggspitze (mit sichtbarem Gipfelkreuz) und in Richtung Nordosten zu Breitegg und Wildkarspitze. Der ab hier etwas steiler werdende Weg mündet auf ca. 1.900 m in einen Sattel zwischen den beiden Gipfeln. Sowohl Breitegg als auch Wildkarspitze sind von hier aus in wenigen Gehminuten erreicht. Es kann aber auch die südliche Variante zum Aufstieg gewählt werden. Dafür

zweigt man an der Breiteggalm-Hochleger in Richtung Süden zur Breiteggspitze ab. Hinauf bis zum Grat und dann in Richtung Norden über die Wildkarspitze zum Breitegg zurück. Es ist hier zwar etwa eine halbe Stunde länger, aber landschaftlich durchaus attraktiv das Breitegg über die Überschreitung der Wildkarspitze zu besteigen.

Start

Um wieder zur Schönangeralm zurückzukommen, steht sowohl am Breitegg als auch an der Wildkarspitze ein schöner Weststartplatz zu Verfügung. An der Wildkarspitze kann auch Richtung Nordwest und etwas unterhalb der Gipfels in süd-südwestlicher Richtung gestartet werden. Das Breitegg bietet dazu noch einen etwas steilen aber durchaus brauchbaren Startplatz in nördlicher Richtung an. Sollte der Wind aus Südosten kommen, gibt es am Breitegg auch für diese Richtung eine schöne Startmöglichkeit. Man sollte sich jedoch nicht täuschen lassen. Häufig sind dies nur Ablösungen, die durch die morgendliche Sonneneinstrahlung ihren Weg zur Basis suchen. Wer sich, aus welchen Grund auch immer, für diese Startrichtung entscheidet und nicht genügend Thermik findet, um über den Grat wieder ins Innertal zu kommen, muss ins Kelchsauer Tal fliegen und dort landen. Falls man nicht vom Talwind gefressen wird, reicht der Gleitwinkel vollkommen aus, um die Landemöglichkeiten südlich von Kelchsau zu erreichen. Es gibt aber auch genügend Notlandemöglichkeiten im langen Grund.

Flug und Landung

Wer hier mehr Zeit in der Luft verbringen möchte, darf das Ganze ruhig angehen. Die Westseiten heizen sich erst spät auf, ein Start nach Mittag ist somit sinnvoller. Wer den Nachmittag nicht abwarten kann, muss nach dem Start die Talseite wechseln. Bei Westwind kann es zwar an den Osthängen des Lämpersbergs etwas bockig werden, dafür sind sie meist recht zuverlässig, um thermischen Anschluss zu finden.

Eine ausgezeichnete Landemöglichkeit gibt es nördlich vom Gasthof Schönanger zwischen der Straße und dem Bach. Die leicht abschüssige Wiese wird nicht gemäht, sondern nur als Weidefläche genutzt. In den Sommermonaten kann der Talwind in dem engen Tal schon mal recht knackig werden.

Der kleine Schilderwald am Beginn der Tour verrät, dass die Kitzbüheler Alpen zahlreiche Tourenmöglichkeiten zu bieten haben. Viele dieser meist sanften Touren enden auf einem Gipfel, der beste Startmöglichkeiten für ParaAlpinisten zu bieten hat.



Breitegg- Kurzinfo	
Lage	AT, Tirol, Kitzbüheler Alpen West, Wildschönau
Anfahrt	A12 Inntalautobahn, Ausfahrt Wörgl, Niederau, Oberau, Auffach bis zur Schönangeralm
Höhenmeter	800
Gehzeit	Ca. 1 1/2 - 2 Stunden
Startrichtung	W, SSW, N – NO und SO
Landung	Weidefläche am Talende
Gefahren	Talwind beachten
Karten	Alpenvereinskarte Nr. 34/1 K Kitzbüheler Alpen, West

Resümee

Breitegg und Wildkarspitze sind durch ihre westliche Ausrichtung absolut thermische Spätzünder und somit für Langschläfer bestens geeignet. Mit einem Höhenunterschied von lediglich 800 HM lässt sich auch mal schweres Fluggepäck zum Startplatz tragen. Wer eine kleine Fleißaufgabe machen möchte, kann ab

der Breiteggalm-Hochleger die Südroute wählen. Gerade im Herbst und Spätherbst ist der Berg für auch ParaAlpinneulinge ideal. Alle Startplätze sind auch für Doppelsitzerpiloten sehr gut geeignet. Lediglich der steile Nordstartplatz ist anspruchsvoll. ▽

Verletzungsprophylaxe fürs Sprunggelenk

Zum Glück sind schwere Flugunfälle selten. Mit Sicherheitstrainings und Groundhandling versuchen wir, die Unfallzahlen gering zu halten. Doch auch unspektakulärere Verletzungen spielen eine Rolle im Gleitschirmsport. Wir stellen heute ein Training vor, das nachgewiesenermaßen Verletzungen verhindern hilft und dabei auch noch großen Spaß macht.

Text und Fotos Christian Bitzer, M.A. Sportwissenschaften

Viele Gleitschirmflieger sind von Supinationstraumata am Sprunggelenk, umgangssprachlich Umknicken, geplagt. Beim Startlauf oder auch bei einer ansonsten sauberen Landung kann es, besonders auf unebenem Boden, leicht dazu kommen. Bänderrisse und eine längere Flugpause sind häufig die Folge.

Ich selbst erlitt als Schüler eine Verletzung am Sprunggelenk. Damals war mir noch nicht bekannt, dass Übungen, die die Bewegungskontrolle verbessern, vor erneuten Verletzungen schützen. Die Folge war, dass ich mich jahrelang immer wieder verletzte. Viele andere Betroffene können ebenfalls ein Lied davon singen, dass ein Bänderriss am Sprunggelenk selten eine einmalige Angelegenheit ist.

Umknicken

Zum Umknicken im Sprunggelenk kommt es, wenn der Fuß zu weit auf der Außenkante aufgesetzt wird oder durch eine Unebenheit im Boden in Schräglage gerät. Während meines Studiums an der Universität Stuttgart simulierten wir den Verletzungshergang und maßen gleichzeitig die Muskelaktivität. Es zeigte sich, dass die Muskulatur zu langsam reagiert, um eine Verletzung zu verhindern. Selbst bei vorgewarnten Probanden erfolgt die Reaktion erst, wenn bereits alles geschehen ist. Das heißt, dass auch die stärksten Muskeln eine Verletzung nicht mehr verhindern können, wenn einmal eine kritische Position überschritten ist. Alles passiert einfach zu schnell.

Was kann man also tun?

Ein wirksames Gegenmittel, das die meisten Flieger verwenden, sind Stiefel, die über den Knöchel gehen und ihn so schützen, doch auch diese helfen nur bedingt.

Training

Wer sich durch ein Training schützen will, kann Übungen durchführen, die die Wahrnehmung und Kontrolle der Gelenkstellung verbessern. Damit erreicht man, dass der Fuß automatisch immer richtig aufgesetzt wird und das Sprunggelenk gar

nicht erst in eine gefährliche Lage kommt. Am wirkungsvollsten dazu sind Gleichgewichtsübungen. Wer zum Beispiel auf einem Bein steht, überprüft dauernd seine Gelenkposition und reagiert auf kleinste Veränderungen. Dadurch lernt der Körper, gefährliche Situationen von vornherein zu vermeiden.

Wie es um dein Gleichgewicht bestellt ist, kannst du leicht ausprobieren indem du dich mit geschlossenen Augen auf ein Bein stellst oder bei der nächsten Gelegenheit einmal versuchst, zum Beispiel auf ei-

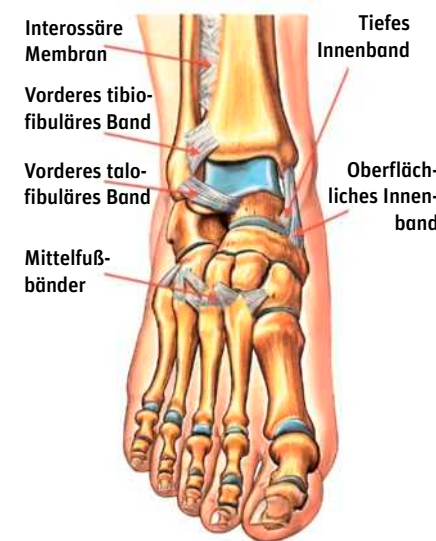
ner Wurzel zu balancieren. Die meisten, die bisher kein Training durchgeführt haben, werden dabei merken, dass durchaus Defizite bestehen.

Um das Gleichgewicht zu verbessern, benutzen wir ein Hilfsmittel, das deinen Stand etwas wackeliger macht. Nimm dazu eine Decke vom Sofa und lege sie eng zusammen, um dich darauf zu stellen. Profis verwenden statt der Decke ein Schaumstoffkissen, auch Balance Pad genannt.

Sobald du einbeinig auf einer solchen Unterlage stehst, beginnt das Sprunggelenk sich hin und her zu bewegen, um das Gleichgewicht zu halten. Du spürst also, wie die Gelenkstellung dauernd korrigiert wird und der Körper lernt, das Sprunggelenk genauer zu steuern.

Als erste Übung stehst du einbeinig auf der beschriebenen instabilen Unterlage. Stehe 15 Sekunden so ruhig wie möglich, danach wechselst du das Bein. Wiederhole die Übung 5-10 mal pro Seite.

Die nächste Übung soll der Bewegung beim Landen näher kommen. Lege dein Balance Pad oder die Decke vor dich auf den Boden und mache einen Hüpf auf, den du einbeinig landest. Versuche danach 10 Sekunden stabil stehen zu bleiben, bevor du die Übung mit dem anderen Bein wiederholst. Auch diese Übung führst du



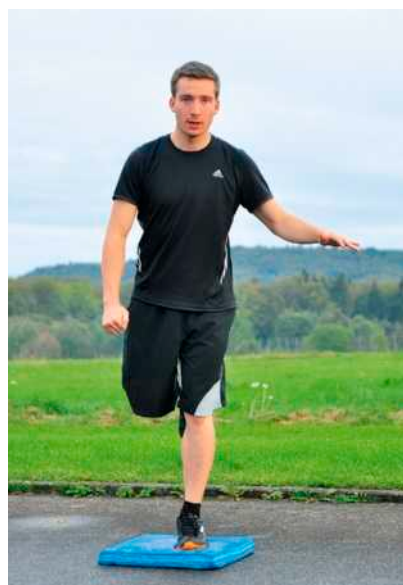
Im Gelände

Beim Starten und Landen kannst du deine Aufmerksamkeit allerdings nicht dauernd auf deine Sprunggelenke richten. Deshalb ist es wichtig, Übungen einzubauen, bei denen du abgelenkt bist, um die Kontrolle der Gelenkposition zu automatisieren. Dein Körper lernt so, sich zu schützen, ohne dauernd Konzentration zu benötigen.

Stelle dich wieder auf ein Bein und mache mit dem freien Bein Kreise. Wenn das gut klappt, nimm einen Ball zu Hilfe, werfe ihn gegen die Wand und fange ihn wieder, während du balancierst. Lasse dir selbst Variationen dazu einfallen. Du kannst den Ball zum Beispiel mit links werfen oder mit zwei Bällen jonglieren. Mit etwas Übung wirst du merken, dass du das Gleichgewicht ohne große Konzentration halten kannst.

Auch beim Fliegen kannst du deine Gelenkstabilität trainieren. Wenn du zum Beispiel am Startplatz wartest, stell dich auf ein Bein. Balanciere auf Wurzeln und Steinen während des Aufstiegs, du wirst nicht nur deine Gelenke schützen, sondern dabei auch noch eine Menge Spaß haben. ▢

5-10 mal durch. Steigere die Sprungentfernung langsam bis zu einem halben Meter. Stelle allerdings sicher, dass dein Sprungziel nicht wegrutschen kann, was Stürze verursachen könnte. Um die Landung am Gleitschirm noch genauer zu simulieren, springe als nächstes aus geringer Höhe, zum Beispiel zwei Treppenstufen, auf dein Sprungziel und bleibe wieder stabil auf einem Bein stehen.



Beim einbeinigen Stehen auf wackeligem Untergrund wird die Gelenkstellung dauernd korrigiert. Der Körper lernt so, gefährliche Positionen zu verhindern.



Sprünge aus kurzer Entfernung auf ein Balance Pad sind optimal um die Landung am Gleitschirm zu simulieren.



Je besser es gelingt, solche Sprünge zu landen und je weniger man danach wackelt, desto sicherer sind die Gelenke.



Beim Jonglieren mit einem oder mehreren Bällen wird die Gelenkkontrolle automatisiert. Schließlich kann man die Aufmerksamkeit beim Fliegen auch nicht ständig auf das Gelenk richten.



Den Ball gegen die Wand oder zu einem Partner zu werfen hilft, die Gelenkkontrolle weiter zu automatisieren und sorgt für ein Maximum an Spaß beim Training.



Der Start an der Winde: Weil die Lasserger Bauern einige Felder abgeerntet hatten, konnten sich die Piloten mit dem Seil in die Luft ziehen lassen.

DGC Siebengebirge

Bunte Gleitschirme im grauen Himmel

Trübes Wetter, aber tolle Stimmung: Mit diesen Worten lässt sich das traditionelle Fliegerfest der Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn sowie des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Siebengebirge zusammenfassen. Petrus hatte den Gleitschirmfliegern nicht das optimale Wetter für ihre Veranstaltung am Lasserger Kuppchen spendiert, aber Piloten und Gäste machten das Beste daraus.

Das Treffen der Gleitschirmflieger hat inzwischen einen festen Platz im Terminkalender: Ende August. Händler präsentieren auf dem Gelände ihre Produkte. Die Lasserger Landwirte und die Vereine des Dorfes an der Kante zum Moseltal helfen den Fliegern bei der Ausrichtung nach Kräften. Der Sportplatz dient den Gästen als Zeltlager und viele reisen auch mit dem Wohnmobil an. Der Frauenverein „Die Möhnen“ sorgt für Kaffee und Kuchen und der Sportverein für kühle Getränke. Die Bewirtung übernimmt das Gasthaus „Zur Burg Bischofstein“.

Das war auch in diesem Jahr so. Allerdings hingen die fliegerischen Aktivitäten – wie immer – stark vom Wetter ab. Für beide Tage waren die Prognosen für Gleitschirmflieger eher bescheiden: Starker Wind am ersten Tag, viel Regen am zweiten Tag. Aber zumindest am ersten Festtag wurde geflogen.

Wegen des bedeckten Himmels entstand allerdings nur wenig Thermik. So blieb es zumeist bei einem kurzen Blick aus der Höhe ins Moseltal. Am Naturstart zogen einige Piloten währenddessen ihre Schirme auf und sorgten für ein buntes Bild am Boden.

Am zweiten Festtag kam der Regen bereits am Mittag. Aber bis dahin gab es Starts vom Hang und an der Winde. Und einige Flüge wurden durch schwache Thermik sogar verlängert.

Zur entspannten Stimmung trugen auch die abendlichen geselligen Runden am Lagerfeuer bei. Und so lautete am Ende das Fazit: Das Fliegerfest 2014 hat Spaß gemacht – auf ein Neues 2015.

Markus Scheid



HochfelInflieger

Chiemgaupokal 2014

Eine weise Entscheidung hat er getroffen, unser Sportwart Didi. Trotz widriger Wetterprognosen wurde der Wettbewerb angesetzt. Das Wetter zum Ausweichtermin war schlechter. Der HochfelIn zeigte sich die meiste Zeit in Wolken gehüllt. Wir hatten die Option, am Unternberg in Ruhpolding zu starten. Einige der Entschlossenen nutzten die Gelegenheit, sich zu Fuß auf den Unternberg zu bemühen. Oben sahen die Verhältnisse auch nicht besser aus. Dem Wetter entsprechend fiel die Aufgabe aus. Vom Unternberg zum Rauschberg, zur Kohleralm und zurück über Rauschberg und Unternberg zum Landeplatz am Boiderkopf. Vielen Dank an die Flugschule, die während unseres Startfensters eine Pause einlegte. Die Bedingungen und die Aufgabe waren gut fliegbar, so dass etwa die Hälfte des Starterfeldes den Task abfliegen konnte. Die Feier zum 10-jährigen Jubiläum der FelInflieger am Mühlwinkler Hof ging nahtlos zum Fußballschauen über. Am Sonntag traf man sich gleich am Unternberg. Gleiche Aufgabe, ähnliche Bedingungen. Es schaffte wieder etwa die Hälfte der Starter, die Aufgabe zu fliegen. Am Sonntagabend wurden die Sieger gekürt: Den Chiemgaupokal holte Werner Schütz von den Bergdohlen Brannenburg, vor den FelInfliegern Didi Siglbauer und Wolfgang Stöger. Der neue Clubmeister der FelInflieger ist Didi Siglbauer vor Wolfgang Stöger und Helmut Blaim. Thomas Halter hat den DCB Ruhpolding würdig vertreten und platzierte sich vor dem FelInflieger-Drachensflieger. Beide beendeten am Sonntag die Aufgabe und flogen in einer, für Gleitschirmflieger unvorstellbaren, Geschwindigkeit von 111 und 114 km/h ins Ziel. Bei der Auswertung ergab sich ein Kopf an Kopf Rennen der beiden mit nur einer Sekunde Differenz.

Als jüngster Mitflieger wurde Sebastian Jörg geehrt. Er kommt immer vor dem Papa Toni ins Ziel. Die Mannschaftswertung gewannen die FelInflieger Much Kastner, Alexander Köhler, Klaus Bergert, Helmut Blaim und Christin Kirst vor den Bergdohlen aus Brannenburg Werner Schütz, Katja Merker, Norbert Rehm, Helmut Anker und Johann Müller. Bernhard Beaury entschied sich für die kreativste Route über Weißbach an der Alpenstraße. Leider fand er aus dem Tal der Tränen nicht mehr fliegend heraus. Er verlor kostbare Höhe, die an einem solchen Tag nicht wieder gutzumachen ist.

Sepp Weidmann



Albatros-Gleitsegelclub

Zu Gast bei Freunden

Wie viele Jahre zuvor haben auch in diesem Jahr die aktiven Flieger des Luftsportvereins Seligenstadt-Zellhausen das eigene Fluggelände in Zellhausen für einen Fliegerurlaub auf einem anderen Fluggelände verlassen. Bereits seit mehreren Jahren gestatten die Verantwortlichen des Luftsportvereins Seligenstadt-Zellhausen den Gleitschirmfliegern des Albatros Gleitsegelclubs Aschaffenburg, in dieser Zeit das Gelände in Zellhausen für den Gleitsegelwindenschlepp zu nutzen. Die Gleitschirmflieger des Albatros Gleitsegelclubs sind normalerweise in Aschaffenburg Nilkheim zuhause. Der Flugplatz in Zellhausen bietet ihnen eine längere Schleppstrecke gegenüber Nilkheim. Somit können die Gleitschirmpiloten im Schlepp an der Gleitschirmwinde eine größere Höhe erreichen und haben eine bessere Möglichkeit, thermische Aufwinde aufzuspüren, um ausgedehnte Flüge von ein bis zwei Stunden zu absolvieren. Viele Piloten des Albatros Gleitsegelclubs Aschaffenburg aus der Rhein-Main-Region haben die Gelegenheit genutzt, in Zellhausen zu fliegen und abends ihre Flugserlebnisse untereinander bei einem Landebier auszutauschen. Für alle Piloten steht fest, es war wieder schön in Zellhausen und sie bedanken sich hiermit bei den Fliegerkollegen des Luftsportvereins Seligenstadt-Zellhausen für die großartige und herzliche Gastfreundschaft und freuen sich, wenn sie im nächsten Jahr wieder zu Gast bei ihren Freunden sein dürfen.

Edgar Kaufhold

Anzeigen



Der Gleitschirmverein Baden gehört mit seinen mehr als 300 Mitgliedern zu den größten Gleitschirmvereinen in Deutschland. Das Naherholungsgebiet am Merkur zieht mit seinen Gleitschirmfliegern bis zu 2.000 Menschen am Wochenende an den Hausberg nach Baden-Baden. Weitere Informationen unter www.schwarzwaldgeier.de.

Gleitschirmverein Baden

Gäste brauchen Funk am Merkur

Seit 1. August 2014 ist Gästen das Fliegen am Merkur nur noch mit Funkgeräten gestattet. Vereinsmitgliedern wird dringend empfohlen, ebenfalls Funkgeräte mitzuführen. Ursache der Funkpflicht für Gastflieger sind die Flugunfälle der Jahre 2013 und 2014. Diese haben gezeigt, dass sich vorzugsweise Gastpiloten aus mangelnder Erfahrung am Merkur in gefährliche Situationen begeben, beispielsweise bei starkem Wind zu lange am Hang soaren, den Landeplatz nicht mehr erreichen und ihren Flug mit einer Baumlandung beenden. Für einen Rettungseinsatz am Merkur ist es wichtig, mit dem Verunglückten und den sich noch in der Luft befindlichen Piloten Kontakt aufzunehmen. So lassen sich Rettungsmaßnahmen schnell, sicher und punktgenau durchführen. Hat ein Gast kein Funkgerät dabei, kann er in der Talstation eines gegen eine Gebühr von 3,50 Euro ausleihen. Funkgeräte im Fluggebiet Merkur müssen auf die Gebietsfrequenz des Gleitschirmverein Baden eingestellt sein: LPD 433,250 MHz (TSQ 88,5) – LPD Kanal 08 – 08 (CTCSS 08).

Ralf Baumann





Asslarer Gleitschirmflieger

Testival war voller Erfolg

Im Juli fand in Asslar das zweite große Testival im Flachland statt. 18 Firmen (Skywalk, Nova, Felix Winden, Flugschule Siegen mit Ozone und Swing, Dudek, Advance, Icaro, Charly, Bruce Goldsmith Design, Adixxion, JVC, Kenwood, Scott-e, Maier components Gleitschirmpraxis und Area 28) stellten ihre Produkte vor und es wurde fleißig getestet. Besondere Gäste waren in diesem Jahr Toni Bender und Armin Harich. Beide standen den Piloten bei Fragen gerne Rede und Antwort. Dank Area 28 gibt es einen tollen Film zum Testival. Die grandiosen Aufnahmen machen Lust auf mehr, wie man auf unserer Homepage sehen kann. Hersteller und Piloten waren durchweg begeistert. Wir möchten daher das Asslarer Testival fest in die Jahresplanung aller integrieren und werden im nächsten Jahr mit neuen Ideen wieder durchstarten. Vom 10. bis 12.07.2015 hoffen wir auf dem Segelfluggelände des VFL Asslar wieder viele Piloten und Hersteller begrüßen zu dürfen.

Infos: www.asslarergleitschirmflieger.de

Bernd Millat

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



Gleitschirm und Hängegleiter Drei –Kaiser-Berge

Himmlische Begeisterung

So lautete die Überschrift der Rems-Zeitung, die diesen Event auf der Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd organisiert haben.

Die Landesgartenschau ist in zwei Ebenen, dem Erdenreich und den Himmelsgarten aufgeteilt. Das Motto lautete Flugtag im Himmelsgarten. Mit den Segelfliegern vom Hornberg brachten wir Gleitschirmflieger aus Waldstetten, unseren Flugsport mit seiner Historie den Gästen der Gartenschau näher.

Durch Aufziehhübungen und kleine Handschlepps zeigten wir die Faszination des Fliegens. An unserem Pavillon wurden die interessierten Gäste mit Prospektmaterial und kleinen Leckereien bestens versorgt. Die Redakteure interviewten uns Flieger auf dem Podium der Rems-Zeitung und kamen zu dem Schluss, dass dieser spektakuläre Aktionstag nach einer Wiederholung schreit.

Jürgen Teuchert

PARAGLIDING ADVENTURE

Alles rund um's Fliegen!!

Im Soca-Tal



www.paragliding-adventure.com

SLOVENIA

Zimmervermietung

Parataxi im Hause

org. von Ausflügen

und viel mehr

ideal auch

für Gruppen

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

Mehr Infos!
<http://www.paragliding-adventure.com>
e-mail: paragliding-adventure@amis.net



Jonas Böttcher aus Bischweier im Murgtal (Mitte) gewinnt die Meisterschaft des Gleitschirmvereins Baden. Auch Karlsruher und Pfälzer stehen auf dem Treppchen (v. l.: Roland Bandusch Gernsbach (Platz 3), Stefan Stando (Platz 3), rechts: Ingo Winkler Weingarten / Pfalz)

Gleitschirmverein Baden

20-Jähriger aus dem Murgtal gewinnt Gleitschirm- Meisterschaft

35 Piloten kämpften am Hausberg Merkur um den Pokal. Vordere Plätze gingen nach Karlsruhe und Weingarten (Pfalz). Bei sonnigem Spätsommerwetter holte der 20-jährige Jonas Böttcher aus Bischweier (Murgtal) den Sieg. Starten und mindestens 60 Minuten in der Luft bleiben. Das ist eine echte Aufgabe für Gleitschirmflieger, denn dazu müssen Wetter und das Talent passen - und beides haut nicht immer so gut hin. 35 Piloten versuchten dann auch mit viel Ernsthaftigkeit und Spaß, den Pokal des Gleitschirmvereins Badens zu holen. Neben langem „oben bleiben“ mussten die Piloten einen Rundflug über das alte Schloss und Baden-Baden absolvieren und punktgenau landen. Der 20-jährige Jonas Böttcher flog und landete am besten. Er ist nun Sieger bei der Clubmeisterschaft des Gleitschirmvereins Baden, den Schwarzwaldgeiern. In der Gleitschirmszene ist Böttcher kein Unbekannter: Seit Jahren belegt er bei Deutschen Wettbewerben immer wieder vordere Plätze. Bei der wichtigsten Nachwuchsmeisterschaft, der Junior Challenge des Deutschen Hängegleiterverbands, holte er vor einer Woche den siebten Platz. Damit ist er als einer der besten Piloten für die Deutsche Gleitschirmliga qualifiziert, das entspricht etwa der ersten Fußballbundesliga. Der Gleitschirmverein Baden ist dementsprechend stolz auf seinen Nachwuchs.

Stefan Scheurer

Anzeige

Motorschirmfliegen im Harz










Fliegen ist geil!

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

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

DGFC Starzeln

Öffentlichkeitsarbeit

Nach dem wir vom DGFC-Starzeln mit einem Schleppgelände in Albstadt, dem Hauptsitz der Fa. Groz Beckert, uns seit Jahren in der lokalen Presse mit bis zu 54 Veröffentlichungen im Jahr stark präsent zeigten, präsentiert sich nun die örtliche Industrie mit dem weltweit agierenden Unternehmen in der Textilbranche so (siehe Foto) in der Presse und Öffentlichkeit. Selbst den Firmensitz, weithin sichtbar, zierte seit einiger Zeit ein überlebensgroßer Gleitschirm. Der Kontext der Werbung ist: Textil, Technik, Sicherheit, Freiheit, Zuverlässigkeit. Klasse, besser geht nicht und das auf unserer Schwäbischen Alb.

Ulrich Randecker



Nach kräftigem Regen gab es am späten Nachmittag dennoch einen Blick auf die Jubiläums-Feierlichkeiten von oben.

Delta-Club Rheinland

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläumsjahr

35 Jahre Drachenflug über der Sieg und 20 Jahre Natursteinrampe Stachelhardt. Aus den Ahrtal Gleitern wurde der Delta-Club Rheinland mit heute 65 Mitgliedern. Ein kleiner Verein, dessen Startplatz ein beliebtes Ausflugsziel nicht nur für Wanderer des Sieg-Steigs geworden ist. Die reizvolle Aussicht, bunte Schirme und Drachen locken Naturfreunde an. Weitere Informationen zur Vereinsgeschichte und zu Aktivitäten erfährt ihr über die Homepage unter NEWS: www.Delta-Club.de

Andreas Rossrucker

Redaktionsschluss

Januar Info 191 - 1. Nov. 2014

März Info 192 - 2. Januar 2015

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



Nova Testzentrum

Tandemflüge
Aus- u. Weiterbildung
Reisen - Handel - Verleih

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



DER NEUE MAßSTAB IM WINDENSCHLEPP

modernste elektrische Antriebstechnik
für komfortableren, sicheren,
präzise steuerbaren Windschlepp
mit mehr Ausklinkhöhe

www.molywinch.de

zugelassen für: Gleitschirm-, Hängegleiter-, Tandem-, Stufen- und Flachslepp

NACHRICHTEN | BRIEFE

Leserbrief

Fliegen kurz vor der Front

Hochfelln- Gipfel, Samstag den 9. August: 14 Uhr: Noch 200 Meter bis zum Gipfel, mein Puls ist auf 178... gleich geschafft!

Im Laufschrift an der Bergstation der Hochfellnseilbahn vorbei, rauf zum Nordwest- Startplatz. Oben angekommen sehe ich einen gelben Gleitschirm liegen. Im Westen steht eine dunkelgraue, schwarze Wand. Eine Kaltfront, die der Föhn nicht mehr aufhalten kann. In diesem Moment wird in den ersten Böen der Gleitschirm rückwärts aufgezogen. Der Pilot hat Schwierigkeiten den Schirm über sich zu bringen und wird Richtung Bergstation gezogen. Schließlich schafft er es, dreht sich um und wird sofort 3 bis 4 Meter hochgehoben. Ca. 30 Zuschauer sind begeistert, ich bin entsetzt und da es mein Puls schon wieder zulässt, rufe ich ihm nach, ob er geisteskrank ist...

Nach ca. 100 Metern ist er bereits über dem Feuerköpfl und legt sofort die Ohren an. Anscheinend hat er selber gerade realisiert, was er da macht. Ich sehe ihm nach, wie er noch einige hundert Meter lang die Ohren drin lässt, dann immer wieder öffnet, um in Richtung Landeplatz Bergen zu korrigieren. Mittlerweile entwickelt sich die breite schwarze Wolkenfront zum Naturschauspiel. Hinter dem Chiemsee regnet es bereits, die scharfe Kante, die den Wind anzeigt kommt bedrohlich näher. Ich schaue noch eine Minute zu und verschwinde wieder im Laufschrift. Der Schirm ist noch zu sehen.. und gleitet über den Wald in Richtung Bergen, zum Landeplatz. Beim Abstieg, keine 20 Minuten später, geht das Spektakel richtig los, schwere Sturmböen und Platzregen. Ich bin froh am Boden zu stehen. Ich fliege seit 12 Jahren Gleitschirm. In dieser Zeit musste ich mehrere Unfälle (darunter 2 tödliche) mit ansehen. Trotzdem überrascht mich die Dummheit mancher Piloten immer wieder aufs Neue. Wieso muss man an einem Tag mit Föhn und deutlich sichtbar aufziehender Front seinen Gleitschirm auspacken? Mit Gewalt raushauen, wird schon noch klappen, schnell runter Richtung Ladeplatz...Ja, ich gebe es zu, ich gehöre zur Flieger- Rubrik „Hosen voll“ siehe DHV- Info Nr. 186, Seite 56. Ich stehe dazu, das ist wohl auch der Grund, warum ich seit vielen Jahren unfallfrei unterwegs bin. Ich habe nicht erfahren, ob es der Pilot noch geschafft hat, aber eines ist sicher: Spaß hatte er keinen.

Markus Haberland

Leserbrief zu DHV-Info 188, S. 46

Baumlandung und Rettung

Im zergliederten bundesdeutschen Rettungswesen wird in den meisten Fällen bei einer Baumlandung nicht die Bergwacht, gleich ob DRK, BRK oder Bergwacht-Schwarzwald, sondern die örtliche Feuerwehr als erstes zum Einsatz kommen. Im Flachland, den Mittelgebirgen und in den Alpen. Wenn sich Fluggebiete im Einsatzbereich der Feuerwehr befinden, bilden sich diese Feuerwehren auch für Baumrettungen fort, üben solche Einsätze und haben in den meisten Fällen einen guten Kontakt zu den örtlichen Gleitschirm- und Hängegleitervereinen.

Wichtig: In Gesamteuropa (nicht nur EU) ist die Notrufnummer für Feuerwehr und Rettungsdienst die 112. Daher auch Euronotruf 112 genannt. Eventuell meldet sich die Polizei, die den Notruf dann an die zuständigen Stellen weiterleitet.

Klaus Schmidt



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





FOTO EKI MAUTE

Suche Gelegenheit zum Fliegen

Eine betreute Gleitschirmreise bietet Chancen für Anfänger und Ungeübte
Es gibt Gelegenheitsjobs und Gelegenheitskäufe, aber was ist ein Gelegenheitspilot?

Text Heike Schwende

Meine Gleitschirmausbildung liegt schon etliche Jahre zurück. Trotz bester Vorsätze habe ich das regelmäßige Fliegen vernachlässigt. Eine frisch gecheckte Ausrüstung liegt in meiner Wohnung. Sie wartet viel zu lange auf die nächsten Flüge. Das macht mir manchmal ein schlechtes Gewissen. Die Worte meines Fluglehrers klingen dann in meinen Ohren: Nur wer regelmäßig übt und fliegt, wird ein selbstbewusster und sicherer Pilot. Sollte ich konsequenterweise meinen Gleitschirm verkaufen und mich auf Freizeitbeschäftigungen konzentrieren, die sich auch dann sicher ausüben lassen, wenn man nur wenige Mal im Jahr dazu kommt? Aber ich genieße das Gefühl loszulaufen, abzuheben, zu fliegen, die Welt von oben zu sehen und meine Flug-erlebnisse abends mit anderen zu teilen. Da geht es mir nicht anders als dem Streckenprofi – nur brauche ich das nicht jeden Tag.

Menschen, denen es geht wie mir, treffe ich bei Gleitschirmreisen. Veranstaltungen, die viele Flugschulen im Programm haben. Es ist keine Ausbildung mehr, auch keine Fortbildung, aber es ist doch ein betreutes Fliegen. Das brauche ich. Jemanden vom Fach, der mir sagt, heute ist es gut. Ich kann selbst Wind und Wetter prüfen, aber ich fühle mich sicherer, wenn es ein erfahrener Fluglehrer bestätigt. Ich mag die Gesellschaft von anderen, denen es geht wie mir. Die sich am Abend über schöne Flüge freuen, die für sie genauso wenig wie für mich selbstverständlich sind.

Entscheidung am Kobala

Im Juni, morgens um 10 Uhr, stehe ich mit 15 anderen Teilnehmern der Flytour Slowenien auf dem Kobala. Davon sind ungefähr die Hälfte Gelegenheitspiloten wie ich, die andere Hälfte besteht aus A-Scheinpiloten, die Routine bekommen und B-

Scheinflüge sammeln wollen. Herzklopfen bei den Startvorbereitungen. Es ist beruhigend zu sehen, dass es anderen auch so geht. Rolf startet vorwärts. Der Wind würde schon für rückwärts Aufziehen reichen, aber ehrlich, nach etlichen Monaten Flugpause fühlt sich auch für mich ein Vorwärtsstart vertrauter an. Luft holen, loslaufen, Kappe spüren, Kontrollblick. „Alles klar“, ruft mir Roland von der Flugschule Dreyeckland zu. Ich gleite durch die ruhige Luft. Reicht es zum Hauptlandeplatz, oder muss ich wegen mangelnder Höhe zur Notlandewiese? Beide Landewiesen haben

Dort angekommen, übe ich mich im Zentrieren der moderaten Thermik. „Weiter so, etwas mehr nach rechts“, unterstützt mich Detlef am Funk. Unter mir kreisen zwei weitere Piloten aus unserer Gruppe. Plötzlich ist mein Vario stumm. Sinken und mehr Sinken. Da habe ich wohl zu viel nach den anderen geschaut. Bedauernd sehe ich die nun über mir kreisen. Ich sollte mir wohl Gedanken über die Landung auf der Notlandewiese machen. Da piept mein Vario zaghaft. Kurzes Abwägen: Zur Notlandewiese reicht es allemal, warum es nicht noch einmal probieren? Ich drehe ein und steige. Meter für Meter gewinne ich an Höhe, bis die Antenne wieder unter mir ist. Voller Stolz grinse ich die anderen Piloten an.

Begegnung am Stol

Einen Tag später bringen uns die Fahrer auf den Stol, einen langgezogenen Bergrücken, der sich über Kobarid erhebt. Diese steile Fahrt über Schotterwege mit seltenen Ausweichmöglichkeiten hätte ich nicht mit meinem Auto machen wollen. Der Wind

wir heute Morgen besichtigt. Am Startplatz haben wir die Flugroute besprochen und wann man sich für welche Wiese entscheiden sollte. Die endgültige Entscheidung liegt nun bei mir, aber die Vorbereitung hat geholfen. Ich entscheide mich für die Hauptlandewiese und kurz darauf tönt Rolands Stimme durch mein Funkgerät: „Es trägt gut. Du hast viel Höhe. Flieg durch zur Hauptlandewiese und genieß die Aussicht“. Sagte ich doch. Ich hatte kurz gezögert, als Roland und Detlef uns am Vorabend Funkgeräte angeboten haben. Aber als andere Piloten zugriffen, dachte ich, warum eigentlich nicht? Gerade eben hätte ich es eigentlich nicht gebraucht, aber es beruhigt. Nach mir landet Sonja aus Köln. Wir strahlen uns an. So schön kann ein Abgleiter sein.

Ich genieße das Gefühl loszulaufen, abzuheben, zu fliegen, die Welt von oben zu sehen.

steht gut an, die Thermik ist noch schwach, Soaring ist angesagt. Nicht nur für die A-Scheinpiloten ist es gut, dass die beiden Fluglehrer die Vorflugregeln wiederholen. Wenig später, als wir mit unbekannten Piloten im Pulk fliegen, wünsche ich mir, sie hätten dieser Einweisung gelauscht. Ich fliege Richtung Gipfelkreuz, vom Aufwind getragen, vor mir Gabor und Frank, hinter mir Kathlena und Andi. Ich höre über Funk mit, wie Roland Teresa hilft, den Einstieg in unser Aufwindband zu finden. Frank steigt höher und ich merke mir seinen Wendepunkt, um es ihm nachzumachen. Die anderen folgen mir. Es ist schön zusammen zu fliegen. Nach einer Stunde habe ich genug gesehen, winke meinen Mitfliegern zu und fliege am Bergrücken entlang Richtung Kobarid. Auf dem Weg begegnen mir noch zwei Geier. Innerhalb der nächsten Stunde landen auch die anderen nach und nach. Alle haben zehn Kilometer oder mehr geschafft. Streckenfliegen kann so einfach sein.

Hammerthermik ist nichts für Gelegenheitspiloten

„Jetzt wird mehr los sein in der Luft“, bemerkt Rüdiger, als wir oben am Kobala wieder aus unserem Bus klettern. Auch am Startplatz, denke ich und betrachte die zwanzig anderen Piloten, die sich für ihren Flug fertig machen. „Wartet nicht zu lange“, warnt Detlef und ich weiß, er hat Recht. Später wird die Thermik heftiger sein und der Flug anspruchsvoller. Hammerthermik ist nichts für Gelegenheitspiloten.

Ich bin bald wieder in der Luft. Sofort piept das Vario. Die erste Thermikquelle lasse ich links liegen, so sehr freue ich mich noch über meinen perfekten Rückwärtsstart. Dann erinnere ich mich an den Hinweis unserer Betreuer: Bei der Antenne steht der Bart.



FOTO ANDREAS ASSMANN

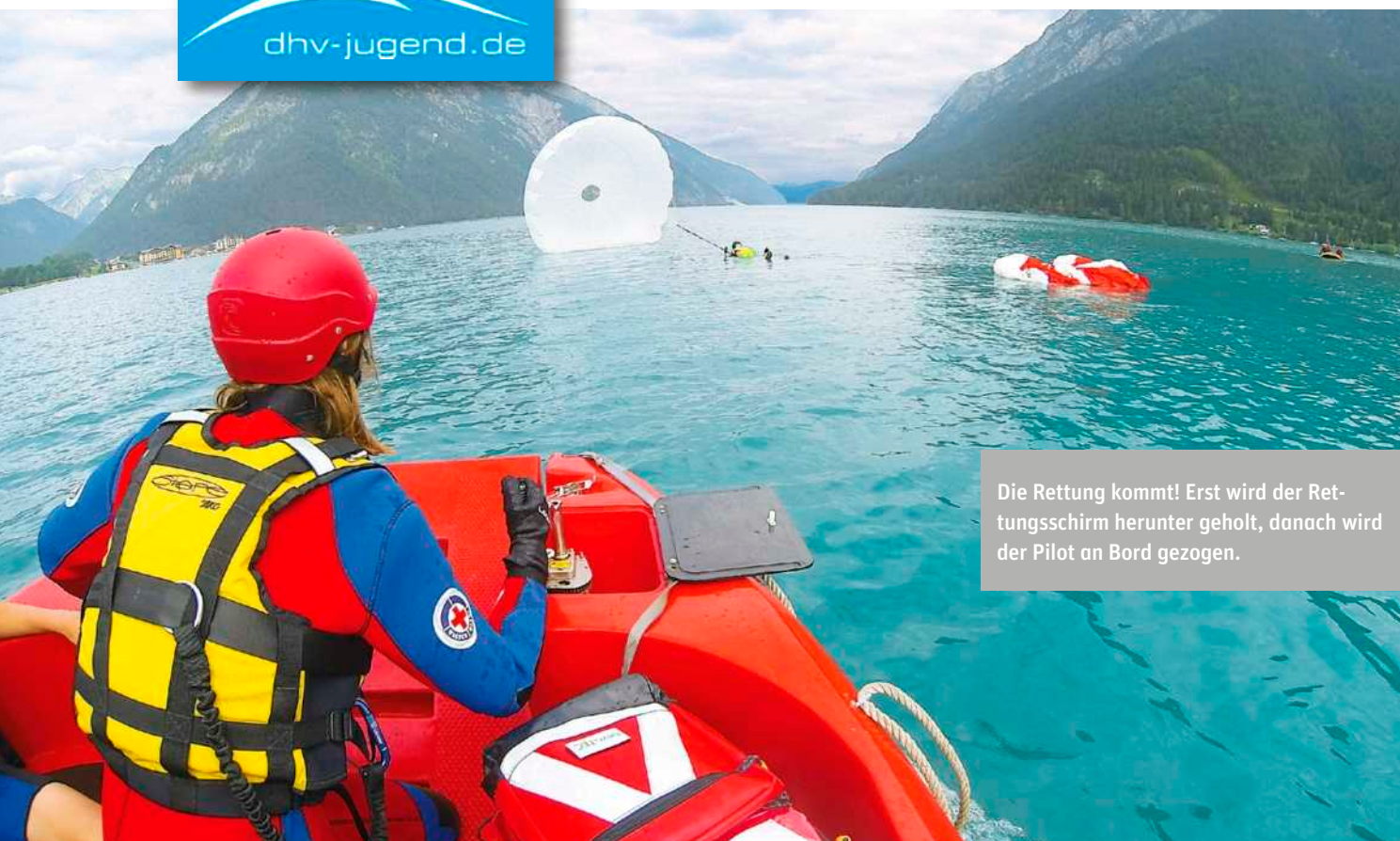
Flugwetter und nicht das passende im Schrank?



T-Shirts für Flieger & more



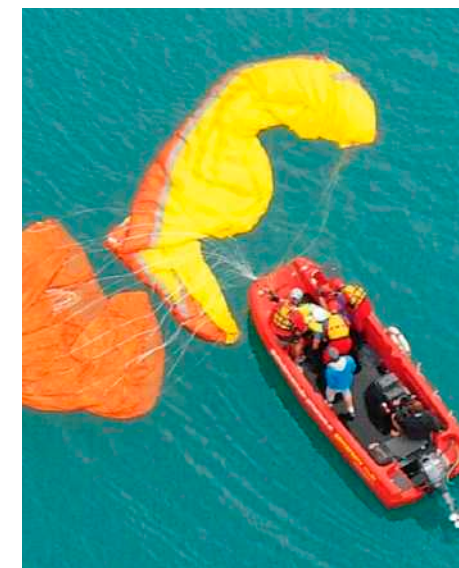
Kuhglockchen-Shirt.de



Die Rettung kommt! Erst wird der Rettungsschirm herunter geholt, danach wird der Pilot an Bord gezogen.



Überall strahlende Gesichter, besonders nach ein Flug mit Simon oder Stefan.



Einsatz Gleitschirmbergung

Wasserwachtler und Gleitschirmflieger? Die haben wohl nichts miteinander zu tun, oder doch? Hier ein Bericht über eine erfolgreiche gemeinsame Übung der DHV-Jugend, der Flugschule Achensee und der Wasserwacht Holzkirchen.

Text und Fotos Peter Wild

6:30 Uhr, Donnerstag, 7. August: 15 Mitglieder der Wasserwacht Holzkirchen fahren mit Raft, Rettungskajak, Wasserretter-Ausrüstung und sogar Taucherflaschen zur Flugschule Achensee in Pertisau, Österreich. Trotz vielversprechender Vorhersage gab es trübes Nieselwetter bei nur 16°C. Nicht gerade einladend für einen Badetag. Simon Winkler, Fluglehrer und Testpilot des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV), begrüßte uns und stellte uns der DHV-Jugend mit der Leiterin, Hanna Lokys, vor. Die jungen Gleitschirmflieger hatten in den letzten Tagen unter Simons Aufsicht bereits ein intensives Sicherheitstraining absolviert und krönender Abschluss war die heutige Aufgabe, an einem Rettungs-

schirm im Wasser zu landen. Hier sollte die Wasserwacht zum Zug kommen. Aufmerksam hörten wir zu, wie eine Bergung richtig ablaufen sollte und welche potentiellen Gefahren dabei für Retter und Pilot auftreten können. Der luftgefüllte Rückenprotektor am Pilotengurt ist ein großer Schutz an Land, treibt aber im Wasser nach oben und macht ein Aufrichten oder gar Schwimmen fast unmöglich. Alle Piloten trugen deshalb heute Rettungswesten, die schnell mit einer Druckluftpatrone gefüllt werden.

Aufgepasst, Leinen!

Hauptgefahren für die Wasserretter sind die insgesamt ca. 400 Meter langen, dün-

nen Gleitschirmleinen. Eine Verwicklung muss unbedingt vermieden werden, besonders dann, wenn die Gefahr besteht, dass Wind den Schirm unkontrolliert durchs Wasser zieht. Deswegen sollten alle Bergungen von Boot aus gemacht werden und nur bei akuter Lebensgefahr (z.B. Pilot bewusstlos, Kopf im Wasser) besteht ein Grund, jemanden ins Wasser zu schicken. Obwohl das Wetter sich nicht wirklich verbessert hatte, meldeten sich fünf mutige Piloten für die Übung und machten sich auf den Weg zum Startplatz am Zwölferkopf.

In voller Ausrüstung verteilten sich die Wasserwachtler auf Raft, Rettungskajak und das Motorboot der Flugschule Achen-

see. Nacheinander wurden die Piloten geborgen, manch einer simulierte sogar Bewusstlosigkeit oder Gefühllosigkeit in den Beinen. Selbst der jüngste Retter (Laurin, 9 Jahre) half fleißig beim Funken und Schirmbergen mit und freute sich unheimlich über's Motorboot fahren. Mitleid hatten wir für die nassen Piloten, aber alle haben die kurze Rückfahrt zum Ufer (etwas schlotternd) gut überstanden. Am Ufer gingen die Übungen weiter: Wasserretter zogen Pilotengurte an und probierten, damit zu schwimmen, und mit der Taucherausrüstung wurde die schwimmende Bergung eines Gleitschirmpiloten geübt. Nach einer Brotzeit zur Mittagszeit kam langsam die Sonne zum Vorschein, was

nicht nur die DHV-Jugend mit ihrer nassen Flugausrüstung freute. Kurz entschlossen boten sich Simon und Fluglehrer Stefan als Tandempiloten an und einige junge Wasserwachtler durften einmal alles aus der anderen Perspektive - aus der Luft - betrachten. In flottem Tempo bezauberten die Tandempiloten mit jeweils drei Flügen sechs überglückliche kleine Menschen. Bei der Abschlussbesprechung freuten sich alle über den tollen Tag. Dank an alle Betreuer der Wasserwacht, an alle Piloten der DHV-Jugend und besonders an die Flugschule Achensee mit Simon und Stefan, die alles möglich gemacht haben. ▽

Drachenflieger am Rauschberg

Wahnsinns Flugwetter beschert der DHV-Drachenjugend traumhafte Flüge

Text und Fotos Andreas Kirschstein

Die Drachenflieger der DHV-Jugend, 12 an der Zahl, sind am Rauschberg eingetroffen, um wie schon im letzten Jahr gemeinsam vom Unternberg und Rauschberg zu fliegen. Parallel dazu wird der Goldene Adler am Unternberg ausgetragen.

So kommt es, dass in ganz Ruhpolding nur noch Autos mit Leitern und Drachen auf dem Dach zu sehen sind. Die Drachenflieger sind an diesem Wochenende ganz klar in der Überzahl.

Am Samstag erwartet uns bestes Streckenflugwetter. Der Andrang an der Rauschbergbahn ist riesig, das Personal gewohnt freundlich, man spürt, Drachenflieger sind hier willkommen.

Nach einem erfolgreichen Wettkampftag, den Roland Beutelhauser für sich in der Starren-Wertung entschied, hält er einen Vortrag über das Streckenfliegen von Ruhpolding aus. Das ist gleich das Debriefing für ein paar von uns, die über den Wilden Kaiser ins Pinzgau bis zu 225 km FAI geflogen sind.

An den folgenden Tagen wartet noch wahnsinns Flugwetter auf uns, das alle voll auskosten. Tomas Pellicci stellt für Probeflüge seine Drachen zur Verfügung und steht beim Auf- und Abbauen mit Rat und Tat zur Seite. Gebrochene Steuerbügel oder verbogene Zentralbolzen werden über Nacht in der Ikarus Werkstadt ausgetauscht und so bleiben alle Geräte einsatzbereit.

Gegen Nachmittag, wenn die Thermik nachlässt, wird bis in die Abendstunden am Unternberg gesoart. Jeder kommt auf seine Kosten und abends am Grill werden die neuen Erfahrungen ausgetauscht. Das Wetter ist so gut, dass wir uns entschließen, das Jugend-Zelt gar nicht erst aufzubauen. Der Himmel ist sternenklar und weit und breit ist kein Regenschauer in Sicht.

Die Drachenfliegerjugend lebt und freut sich schon auf das nächste Jahr, in dem wir wieder der Einladung des DCB Ruhpolding folgen wollen, um eine schöne Zeit im Chiemgau zu verbringen.

Wir tauchen dann mal wieder ab, bis zum nächsten Jahr. ▢



Fun Cup im Zillertal

Die DHV-Jugend hat jede Menge Spaß im Sommercamp

Text Andreas Kirschstein | Foto Matthias Seeren

Wir, die DHV Jugend, sind ein bunt gemischter Haufen, der sich eine Leidenschaft teilt, das Fliegen. So zieht die DHV Jugend wie ein Schwarm Vögel ins Zillertal, um dort gemeinsam den Sommer zu verbringen.

Im strömenden Regen bauen wir das DHV-Jugend Zelt auf. Wie die Pilze sprießen drum herum die Zelte aus dem Boden und so ist die Wiese vor der Bruggerstube schnell gefüllt. Insgesamt reisen rund 70 Gleitschirm und Drachenpiloten an.

Der erste sonnige Tag wird dann gleich zum Fliegen genutzt. Danach schnell den Schirm oder Drachen ein- und die Boulderplatten ausgepackt und ab geht's zu den nahegelegenen Boulderfelsen.

Abends versammeln sich alle am Grill, tauschen Erfahrungen aus

und schließen Freundschaften. Pascal Purin kommt vorbei und erzählt über seinen Job als Testpilot bei Nova. An einem anderen Abend berichtet Klaus Tretter über die Gleitschirmliga.

Tauchstation

Die nächsten Tage begrüßen uns mit Regen und davon nicht zu wenig. Was soll's, wir lassen uns nicht unterkriegen. Mit 40 Mann bespaßen wir das Spaßbad, so bekommt der Bademeister eine Lehrstunde der Strömungslehre. Kaum ist der Strudel abgeschaltet, setzt sich der ganze Schwarm in Bewegung und treibt ihn wieder an. Daran haben auch alle anderen Badegäste ihren Spaß und lassen sich von der Strömung mitreißen. Derweil verbessern die geschwindigkeitsbessenen Drachenflieger den Geschwindigkeitsrekord der Wasserrutsche.

Wir lassen die Flügel nicht hängen

Die anderen Regentage nutzen wir, um uns über die Entwicklungen im Drachen und Gleitschirmbereich zu informieren. Dafür fahren wir zu Nova, Pipo hat sich einen ganzen Vormittag Zeit für unsere Fragen genommen. Bei Seedwings gibt uns Michael Möller eine Führung durch die Produktion und berichtet über die Neuerungen am Skyrunner.

Der Schwarm zieht weiter

Trotz des vielen Regens hatten wir eine schöne Zeit. 18 von uns haben die Zeit genutzt, bei der Zillertaler Flugschule den B-Schein zu machen, um damit gleich an der Junior- und Ladies Challenge teilzunehmen.

Zwei Elektrowinden im Auftrieb

Ein Bericht über aktuelle Elektro-Schleppwinden bei den Gleitschirm-Flatlands im Alten Lager

Text Katharina Dressel, Horst Barthelmes | Fotos DHV-Schleppbüro



FOTO CHRISTIAN BARÜSKE

Elektrowinden müssen den Härtest bestehen. Gleitschirm Flatlands im Alten Lager, das heißt, eine intensive Schleppwoche mit täglich mehr als 20 Schlepps pro Doppeltrommelwinde innerhalb von ca. 1,5 Stunden. Vor Ort waren 4 klassische Motorwinden und zwei neue Elektrowinden: die **Molywinch** um das Team Udo Molitor und die **Multiwinch** vom Entwicklerteam Siegfried Grunwald. Schaut man sich die Multiwinch an, scheint das futuristische Äußere optisch ein neues Zeitalter einzuläuten. Aber können die Winden im Maximalbetrieb bestehen? Können sie innerhalb kürzester Zeit sichere Schlepps ohne Ausfälle, mit guter Leistung und ohne Energieprobleme gewährleisten? Wir haben den Entwicklern und Bedienern über die Schulter geschaut. Sechs Blei/Gel-Akkus bei der einen Winde, ein größerer Generator auf einem Anhänger bei der anderen. Man sieht, es werden unterschiedliche Wege gegangen.

Basiert die Multiwinch auf einer designtechnisch hochentwickelten Mechanik und je einem 72-Volt Antriebsmotor mit Planetengetriebe pro Trommel, setzt die Molywinch auf robuste Industrietechnik und Direktantrieb bei den beiden Seiltrommeln. Beides hat seine Vorteile. Die Akku-Leistung der Multiwinch reicht für ca. 50 Schlepps, hat mit dem gebremsten Seilauszug aber ein Rekuperationssystem, das die Akkus automatisch wieder auflädt. Für einen intensiven Dauerschleppbetrieb kann ein kleiner Generator dazu geschaltet werden. Die Molywinch benötigt entweder einen 400 Volt Festnetzanschluss mit 32 A CEE oder einen Generator mit mindestens 22 kVA, setzt dafür aber Bauteile ein, die standardmäßig gut über den Fachhandel zu beziehen sind. Was bei beiden wirklich überzeugt, sind die sicheren, soften und gleichmäßigen Schlepps. Roland Witt, Windenfahrer im Alten Lager, hat auf beiden Winden ge-

schleppt und ist begeistert: „Beide Winden regulieren bei thermischen Turbulenzen sofort die Zugkraft runter. Für die Piloten gibt das mehr Sicherheit, gleichmäßige Schlepps und auch größere Schlepphöhen. Wenn ich das so im Vergleich sehe, hatten die Piloten bestimmt 20% mehr Ausklinkhöhe als mit den Benzinbetriebenen.“ Hört man den Wettbewerbspiloten zu, gibt es anfangs Irritation über die vermeintlich zu kraftlosen Windenschlepps. Nachdem sie aber die tatsächlich größeren Ausklinkhöhen verglichen haben, war dies eine überraschende Erkenntnis. Drachenflieger, die bei den Flatlands geholfen haben und mit Freiflügen belohnt wurden, schwärmen von der soften Schleppphase. Die Böen werden einfach weg geregelt und der Schlepp wird dadurch merklich ruhiger. Die Einstellungen der Zugkraftvorwahl im Menü beider Winden sind recht genau und zeigen eine gute Einhaltung der voreingestellten Zugkraft an, auch bei böigen Windverhältnissen und auftretenden Lastspitzen. Allein beim Anschleppen gibt es Unterschiede. Lässt die Multiwinch in der Anschleppphase automatisch nur eine Kraft von 25 kg zu, egal wie sehr der Zugkrafthebel gezogen wird, muss der Joystick bei der Molywinch sehr sensibel bedient werden, da hier von Anfang an die volle Zugkraft mit 100% zur Verfügung steht. Das heißt, etwas Übung ist notwendig, um das richtige Gespür zu bekommen.

Das Resümee? Beide Elektrowinden haben auf ganzer Linie im Maximalbetrieb bei den German Flatlands im Alten Lager überzeugt und den Praxistest mit Bravour gemeistert. ▽



Molywinch 3

Hersteller:	ArGe Molywinch: Udo Molitor (motorregelung.de), Bernd Lemme (Müritzgleiter), Norddeutsche Gleitschirmschule Schillerstr. 10 17192 Waren
Stromversorgung:	Drehstrom Netzanschluss 400 V, 32 A CEE oder Dieselgenerator Spitzenlast 30 kVA
Trommeln:	2-Trommeln, Stahl-Autofelgen
Antrieb:	2 Drehstrommotoren über Industrie-Frequenzumrichter
Zugkrafterfassung:	über elektrische Motordaten
Kappvorrichtung:	Mohaupt
Seilführung:	Mohaupt Azimutsystem
Highlights:	robuste Industriekomponenten; abgesetztes, kabelgebundenes Bedienteil, d.h. Sitzplatz des Windenfahrers ist unabhängig; GS-Stufenschlepptauglich.



Multiwinch

Hersteller:	Siegfried Grunwald, Erodieretechnik & Werkzeugbau (multiformer.de) Mühlenweg 2-4 29359 Habighorst
Stromversorgung:	6 wartungsfreie Blei/Gel-Akkus, Notstromaggregat (nur bei Dauerschleppbetrieb)
Trommeln:	2-Trommeln, Eigenentwicklung aus Alu, gefräst mit innen liegendem Antrieb
Antrieb:	je 1 DC-Motor mit Planetengetriebe über selbstentwickelte Motorsteuerung
Zugkrafterfassung:	über elektronischen Kraftsensor
Kappvorrichtung:	Eigenentwicklung (Rollenmesser-Kappanlage)
Seilführung:	völlig neu entwickelte Seilführung mit Seilwinkel- und Schlepphöhen Erfassung;
Highlights:	Seilenderkennung beim Seileinziehen durch Ringsensor - Seil stoppt automatisch vor dem Einlaufsystem; zentrale ergonomische Windenbedienung mit Armauflage und großem Joystick; großer Touchscreen; Log-Funktion für alle Schleppparameter.

Anzeige

FLUGSAFARI NAMIBIA

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

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

Respekt

Warum wir beim Fliegen immer wieder in die Versuchung kommen, die Grenzen zu überschreiten. Und was uns davor schützt, dabei nicht auf der Strecke zu bleiben. Eine philosophische Auslegung der Unfallstatistik.

Text Michael Nesler

Prolog

Stubai Cup 2014: Am späteren Nachmittag fahren wir mit der Seilbahn für den letzten Flug des Tages aufs Kreuzjoch. Schon bei der Auffahrt wird klar, dass inzwischen an der Bergstation richtig starker Nordwind eingesetzt hat. Überzeugt, dass Starten am Südstartplatz völlig unmöglich ist, wollten wir in der Gondel bleiben und ohne auszusteigen, wieder runter fahren. Da startet ein Pilot mit einem Anfängerschirm raus und fliegt gemütlich ins Tal. Ein paar andere hatten schon ausgelegt. „Anfänger? Wenn der das kann, warum wir nicht? Na gut, sehen wir uns das zumindest an!“

Oben angekommen, sehe ich mich nach einer Möglichkeit um, nach Norden zu starten. Es gäbe auch einen kleinen Platz, der relativ gut geeignet wäre, aber der Nordwind ist so stark, dass das Risiko, ausgehebelt und ins Lee geblasen zu werden, definitiv zu groß ist.

In der Zwischenzeit startet der Nächste mit einem Einsteigerschirm unbeschadet ins Lee. Es ist nicht so, dass der Leerotor am Startplatz nicht eindeutig zu erkennen wäre: Der Windsack 20 Meter oberhalb zeigt stramm von hinten an, die kleinen Windspione wechseln andauernd die Richtung. Hin und wieder werden die ausgelegten Schirme von hinten aufgerollt. Das stört die Piloten aber nicht weiter. Sie warten geduldig den Moment ab, in dem der Rotor besonders ausgeprägt ist und der Wind anscheinend von vorne kommt.

Beim Dritten, mit einem EN-C Schirm, wird es spannend: Klapper, freifalltaugliches Absaufen, dann schießt er wie mit einem Katapult nach oben und rettet sich in die Talmitte. Das nimmt uns den Druck,

doch starten zu müssen, denn nun war es offensichtlich: Es ist sehr riskant. Vorher überlegten wir uns: „Wenn Anfänger, oder zumindest Nichtprofis unbeschadet im Leerotor starten können, müssten wir das auch schaffen. Fürs Ego, für die Zuschauer, für was auch immer!“

Unbeeindruckt davon startete noch ein Akropilot hinterher, der allerdings weniger Glück hat: Er hebt ab, bekommt einen Klapper, berührt erneut den Boden, wird wieder hochgerissen, die Kappe schießt auf fast neunzig Grad vor und er wird in den Steilhang gezogen. Nach einem weiteren Bodenkontakt, etlichen Klappern und viel Glück wird er mehr oder weniger unkontrolliert in den freien Luftraum geschleudert. Auch etwas entfernter vom Hang ist es inzwischen extrem turbulent, er hat große Mühe, seinen Akroschirm offen zu halten.

Die verbliebenen Piloten zeigen sich immer noch wenig beeindruckt, sie warten offensichtlich auf die nächste gute (!) Phase.

Wir sind mit der Bahn runter gefahren. Zeit genug, um zu diskutieren, ab wann ein erhöhtes Risiko eingehen als Grenzen verschieben, als echte Pionierleistung gilt, oder einfach nur Dummheit ist.

Im Stubai haben uns zwar einige Piloten gezeigt, dass man sehr wohl im Aufwindbereich eines ausgeprägten Leerotors starten kann und dass dabei der Schirmtyp durchaus eine Rolle spielt.

Doch wir hatten nicht einmal ansatzweise das Gefühl, dass auch nur einer von ihnen überhaupt wusste, was er tut und auf welche Risiken er sich einlässt.

Wir hätten es auch positiv sehen können: Sie haben ein Dogma zerstört: „Man kann nicht in einem voll ausgeprägten Lee-

rotor mit dem Gleitschirm starten!“

Gäbe es keine Menschen, die Grenzen unbewusst oder auch bewusst überschreiten, würden wir sie gar nicht als solche, als Gefahr erkennen. Denn erst wenn jemand etwas ausprobiert, was nicht so gut oder überhaupt nicht funktioniert, wissen wir, oder im Extremfall die Hinterbliebenen, wo die Grenze wirklich ist.

Oder sehr negativ: Würden sich nicht immer wieder Piloten Extremsituationen aussetzen und dabei zu Schaden kommen, würde unser Sport in einem besseren Licht erscheinen. Dann würden den Zuschauern unschöne Abstürze und uns selbst die ewige Rechtfertigung, einen Risikosport auszuüben, erspart bleiben.

Andererseits darf man an dieser Stelle nicht vergessen: Es waren risikobereite Menschen, die das Fliegen erfunden haben. Viele sind dabei auf der Strecke geblieben, damit wir uns heute mit Minimalaufwand einigermaßen sicher und entspannt im Reich der Vögel tummeln können. Und damit wir die Grenzen kennen.

Um auf der sicheren Seite zu sein, muss man manchmal Grenzen überschreiten

(KarlHeinz Karius)

Ich möchte behaupten, dass es in dieser Diskussion nicht darum geht, ob man Grenzen überschreiten sollte. Darauf kann man nur mit Ja antworten, denn, wie gesagt, ohne die Grenzüberschreiter würden wir heute gar nicht fliegen, sondern vermutlich noch mit Faustkeilen in der Hand durch den Urwald schleichen.

Landen vor einer Gewitterfront: ein Grenzgang! Manche bewundern den Piloten für seinen Mut und seine Fähigkeit, die Bedingungen richtig und zeitnah einzuschätzen, andere schütteln nur noch den Kopf. Leider ist es unter Piloten üblich, Grenzgänger sofort zu verurteilen, ohne dessen Überlegungen und Hintergründe zu erfragen. In diesem Fall war es eine im Sommer sehr häufig auftretende Wetter-situation, die in den letzten 25 Jahren noch nie zu starken Winden am Landeplatz geführt hat.

Die Frage nach der Verhältnismäßigkeit

Die Frage ist vielmehr, wie kann man Grenzen überschreiten, ohne dabei ein unverhältnismäßig großes Risiko einzugehen?

Hier kommt das Lieblingskind aller noch lebenden Extremsportler ins Spiel: die Kunst der Risikoeinschätzung.

Risikoeinschätzung hört sich gut an! Einfach eine Checkliste abhaken und los geht's. In Wahrheit ist das jedoch eine Entscheidung, die vor allem Intelligenz, eine sehr flexible Denkweise, die Fähigkeit, mehr als nur drei Variablen zu kombinieren, eine allumfassende Informationsbeschaffung und viel Fantasie braucht.

Die Informationsbeschaffung ist ein wichtiger Punkt: Bereits von anderen gemachte Fehler und extreme Erfahrungen zu wiederholen sowie sinnvolle Grenzen zu überschreiten, ist nicht sehr intelligent und schon gar nicht mit dem Anspruch einer akkuraten Risikoeinschätzung zu vereinbaren. Im obigen Fall wäre es allerspätestens Zeit gewesen, die Schirme einzupacken, nachdem der dritte Pilot nur mit viel Glück (noch) unbeschadet gestartet ist.

Beispielsweise gibt es genug Informationen darüber, wie viel Höhe man in Falle einer Kappenstörung mindestens benötigt. Wie extrem Winde in Kaltfronten, Gewittern und Föhn werden können.

Respekt

Und Respekt. Respekt vor dem, was man damit auslöst, egal ob es funktioniert oder nicht.

Ich versuche, das anhand der vorherigen Erzählung zu erklären:

Leerotor am Start. Der Pilot stellt sich vor, wie der Windverlauf aussehen könnte. Wo



FOTO MICHAEL NESLER



FOTO ANDREAS BUSSLINGER

Die hohe Kunst der Risikoeinschätzung schließt alles ein: Tagesform, Erfahrung, Flugbedingungen, Fluggerät, aber vor allem die Selbstbeobachtung: "Fliege ich gerade für mich, oder um mich zu beweisen?"

der Rotor beginnt, wo er aufhört. Er geht den Hang ein Stück hinunter, studiert den Wind, wirft Grashalme in die Luft. Er überlegt sich, was passieren könnte, wenn er es versucht. Wie und wohin er ausweichen kann, wie er im Notfall fallen könnte. Vielleicht opfert er gar eine Rauchpatrone, um sich den Verlauf den Windes optisch anzeigen zu lassen.

Was ihm schlimmstenfalls passieren könnte. Dann muss er entscheiden: Ist das Risiko die zu erwartende neue Erfahrung, die Gefühle, die neuen Erkenntnisse wert?

Die meisten Extremsportler würden jetzt starten, um sich und der Welt zu zeigen, wie gut sie sind.

Einige wenige würden jedoch überlegen, welche Folgen ihr Handeln, egal wie es ausgeht, haben könnte. Denn andere, weniger intelligente Piloten könnten einfach hinterher starten, könnten sich herausgefordert fühlen. Unbeteiligte Passanten könnten sich unversehens als Lebensretter wieder finden.

Noch einmal stellt sich die Frage: Ist es das wert?

An meine Grenzen kommen, heißt mich sehen

(Manfred Hinrich)

Er könnte mit den anderen Piloten am Startplatz über das Risiko reden. Ihnen erklären, auf was er sich da einlässt, dass das Glück dabei auch eine Rolle spielt, dass er sich sehr wohl der Gefahr bewusst ist, es aber trotzdem probieren muss.

Wahrscheinlich würden etliche seiner Gegenüber ihn aus verletztem Stolz mit Vorwürfen überschütten, ihn für fahrlässig und verrückt erklären. Denn andere als Idioten abzustempeln, schützt oder erhöht sogar den sozialen Eigenwert.

Wenn er Pech hat, werden sie gemeinsam versuchen, ihn davon abzuhalten. Sie werden die Gelegenheit nutzen, um ihn zu retten, um sich dabei bestätigt und als Held zu sehen.

Was für den angehenden Grenzgänger Respekt vor seinem Handeln bedeutet, bedeutet für die Begleiter, Zuschauer und Mit-

bewerber ebenfalls Respekt vor seiner Entscheidung - sofern sie gut durchdacht ist und von ihm glaubhaft vorgebracht wird.

Letztlich zeugt es von Respekt für seine Mitmenschen, wenn man zu seinem Handeln steht, ohne jenen, die es nicht gewagt haben, das Gefühl zu vermitteln, dass sie die Verlierer, die Dummen waren.

Wie oft kommt es vor, dass man eine Situation gerade so noch bewältigen kann und sie danach verharmlost, um seine Fehlentscheidung zu rechtfertigen?

Genau das aber könnte andere dazu verleiten, dass sie dieselbe Fehlentscheidung treffen, denn es hat doch funktioniert, es war ganz leicht!

Sie wollen wissen, was typisch menschlich ist? „Gib mir eine Grenze“, sagte der Mensch, „und ich werde sie überschreiten!“

(Wolfgang J. Reus)

Wann aber wird das Überschreiten der Grenze zur bloßen Dummheit?

- Mit Sicherheit dann, wenn man sich nicht bewusst ist, in unbekannte Bereiche einzudringen. Das passiert nur selten, weil man sich nicht vorstellen kann, was kommt, sondern fast immer, weil man es bewusst verdrängt. Aus Angst vor der gedanklichen und emotionalen Konfrontation, vor sozialem Statusverlust oder auch nur, weil man sich danach als Loser, als Feigling fühlen könnte. Man will sich das mögliche Misslingen nicht erst vorstellen, um seine Unsicherheit und Zweifel nicht zusätzlich zu verstärken.

- Wenn alle möglichen Informationen nicht eingeholt und analysiert werden. Sei es, weil man den Aufwand scheut, sich nicht die Zeit nimmt, es zu anstrengend ist.

Ein Klassiker: Unterhalb eines Gipfels starten, ohne am Gipfel den wahren Wind zu kontrollieren. Oder weil die Zeit drängt, weil eine Kamera läuft, weil die Zuschauer auf die große Show warten.

- Mangelnde Erfahrung? Erfahrung bekommt man ausschließlich durch die Praxis. Durch Ausprobieren, vorsichtiges Verschieben seiner Grenzen, durch ständiges Lernen.

Denn wir alle gehen Fliegen, um eine der letzten Freiheiten zu erleben, die unsere kontrollierte, versicherte und vorhersehbare Lebensweise noch zu bieten hat. Mangelnde Erfahrung kann man deshalb nicht einfach als Ausrede hernehmen, wenn etwas schief gelaufen ist. Es geht eher darum, ob die bisherige Erfahrung für den geplanten Schritt eine solide Basis war. Ob man sich mit weniger Risiko und kleineren Schritten hätte besser vorbereiten können.

- Dann gibt es da noch einen Punkt, der meiner Meinung nach beim Gleitschirmfliegen sehr häufig zutrifft: Der Pilot ist schlicht und einfach zu einfältig, zu sehr von seiner Unsterblichkeit überzeugt.

Nach dem Motto: Wenn der das kann, dann kann ich das auch!

Ungünstigerweise sind die Fluggeräte inzwischen so sicher, dass sie einen großen Teil der fehlenden Fähigkeiten ihres Besitzers kompensieren. Da kann bei selbstreflexionsfreien Piloten schnell der Eindruck entstehen, man hätte alles im Griff.

Es sind die anscheinend logischen Ketten, die so manch eine Fehlentscheidung verursacht haben: „Ich habe den sichereren Schirm, ich fliege öfter als der, ich fliege schon viel länger, ich bin Akro-, Teampilot ...“.

- Hier noch ein weiterer Punkt, der uns ohne viel Nachdenken über unsere Grenzen treibt: Wird schon gehen, Augen zu und durch! Wer kennt es nicht, das Warten am Startplatz, dass der Wind abnimmt? Auf dass die Turbulenzen nachlassen? Dass es einem mit zunehmendem Warten so gut wie immer vorkommt, als ob eine Besserung eingetroffen ist, auch wenn sich in Wirklichkeit nichts verändert hat? Dass uns eine kleine, oft nur kurzzeitige Verbesserung der Bedingungen zum Starten verleitet?

Unbefangen zu bleiben ist beim Fliegen eine Kunst. Man muss schon die Schwächen der menschlichen Psyche genau kennen, um nicht auf simple psychologische Stolpersteine wie den eben erwähnten hereinzufallen.

Ich wollte (und sollte) ursprünglich einen Beitrag schreiben über Respekt. Da fällt einem sofort ein: Respekt vor den Flugbedingungen, vor anspruchsvollen Schirmen, vor den Gefühlen der Zuschauer, für unseren heißgeliebten Sport.

Daraus ist durch die Selbstreflexion beim Schreiben ein Plädoyer für jene geworden, die Grenzen verschieben. Für all die, die das Fliegen erfunden haben, die das Streckenfliegen zur Normalität, die Akrobatik zum Magneten der fliegenden Jugend gemacht haben.

Aber auch Respekt für jene, die all das nicht wollen und müssen. Die nur zum Spaß Fliegen gehen und auf Grenzgänge bewusst verzichten wollen.

Und ein Aufruf, sich seinen Gefühlen, seinen Zweifel mit Respekt zu stellen. Sie helfen uns, Grenzen zu übertreten, ohne dabei Schaden zu nehmen.

Ich möchte dem abschließenden Zitat von Lena Meichsner

„Eine Vision wird dann zur Realität, wenn ich den Mut habe, meine Grenzen zu überschreiten“

deshalb noch Folgendes hinzufügen: „und alles getan habe, um dabei zu überleben.“ ☞



www.icaro-paragliders.de



Die Europameisterschaft
im DHV-TV

Langersehnter Erfolg

Mit einem vollständigen Medaillen-Satz kehrte die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft von der 13. Europameisterschaft in Serbien zurück. Nach einer langen Durststrecke feierte das Team um Coach Harry Buntz endlich den langersehnten Erfolg: Gold für Torsten Siegel im Gesamtklassement, Silber in der Nationenwertung und Bronze für Yvonne Dathe bei den Damen.

Text Torsten Siegel | Fotos Martin Scheel, Harry Buntz



Torsten Siegel kommt im Ziel (seiner Träume) an...
überfliegt glücklich die Ziellinie...

Der Trainer des serbischen Basketballteams war sich sicher – so etwas hatte er zuvor nie gesehen! Etwas verwundert schauten wir in die Runde und dann auf unsere zugegebenermaßen etwas gewagte Gurtzeug-Aufhängung unter dem Basketballkorb. Die wenig erbauenden Kommentare aus dem deutschsprachigen Reihen reichten zuvor von „Das hält nie!“ bis zu „Wollt ihr den Protektor prüfen?“, was bereits im Vorfeld zu einer leichten Verunsicherung führte. Zumindest hielt die Konstruktion den Blicken der über zwei Meter großen Leistungssportler stand, die mürrisch auf ihren verschandelten

Korb schauten. Und dann legte der Trainer los: In einer wilden Rage ließ er sich über das miserable Wetter aus. Seit Wochen regnete es in Serbien und das Zentrum der Niederschläge schien Kopaonik zu sein. Eine Schande sei das, weil ja sonst zu dieser Jahreszeit immer die Sonne scheint. Die Piloten aus ganz Europa werden jetzt ein falsches Bild von seiner Heimat bekommen und anscheinend war die Verzweiflung bei uns schon so groß, dass wir jetzt Trockenübungen in der Halle machen. Aber das sei gar kein Problem, er geht mit seinen Jungs einfach auf einem anderen Platz trainieren! Der Trupp zog ab, wir widmeten uns wieder unserer

Aufgabe, während über den Bergen des Nationalparks der nächste Schauer niederging.

Verregneter Auftakt

Zu Beginn der Europameisterschaft hatte Thomas Ide noch die Hoffnung geäußert, dass wir in Serbien deutlich mehr Durchgänge fliegen als letztes Jahr bei der Weltmeisterschaft in Sopot. „Denn schließlich sind wir zum Fliegen hier und das deutsche Team hat viele Piloten, die über lange Zeit sehr konstant fliegen können“, sagte Thomas. Nach einem netten Trainingstask einen



Von links: Clement Latour FRA, Torsten Siegel DEU, Jurij Vidic SLO



Sieger Damen, von links: Petra Slivova CZE, Seiko Fukuoka Naville FRA, Yvonne Dathe GER

Tag vor dem ersten Durchgang wurde diese Hoffnung aber genauso weggespült wie die Eröffnungsfeier. Es regnete Hunde und Katzen. Nicht wenige verirrt sich in der Sintflut. Kopaonik ist einer jener Wintersportorte in den Bergen, die im Sommer nur wenige Touristen anlocken. Ein idealer Drehort für „I Am Legend 2“, aber nicht unbedingt für die Eröffnung einer Europameisterschaft. Daher zogen die Organisatoren den Ort Raška vor, der eine Autostunde entfernt im Tal mehr Zuschauer anlocken sollte. Aber diese Bemühungen fielen buchstäblich ins Wasser, genauso wie der Beginn der Europameisterschaft. Gegen Ende der ersten Woche machte dann auch der Witz die Runde, dass Noah das Boarding auf seiner Arche begonnen hatte. Erinnerungen an die Europameisterschaft in Abtenau wurden wach und das Umbuchen der Flugtickets verhinderte nur ein Meteogramm, das viel Sonne für die zweite Woche der EM versprach. Und im Gegensatz zu vielen anderen Wetterprognosen sollte es recht behalten. Die sportlich ambitionierten Piloten nutzen die kurzen Regenspauzen für ein zusätzliches Höhenttraining. Die X-Alps Fraktion, angeführt von Helmut „Heli“ Eichholzer und Christian „Chrigel“ Maurer, setzte täglich neue Bestzeiten beim Sturm auf die umliegenden Gipfel. Die Konditionsschwachen unter uns belagerten den Kraft-



Nübel querten als erste an der nördlichen Wende mit einer Handvoll Piloten, während das Gros noch einmal die Ridge entlang Richtung Süden flog und etwas verspätet zur Querung über das Tal von Raška ansetzte. Manuel fiel dem Alleingang leider zum Opfer, während Pepe zusammen mit dem Franzosen Charles Cazeaux den entscheidenden Bart ziemlich abgelegt von der Ideallinie fand. Bereits am ersten Tag zeigte sich damit, dass das Flachland alles andere als thermisch aktiv war. Auf direktem Weg erreichte kein Pilot das Ziel und selbst Charles, der als höchster und erster in den Endanflug ging, musste seiner Line Tribut zollen und stand wie viele andere kurz vor dem Ziel. Ein Schicksal, dass vielen Piloten während der zweiten Wettkampfwoche noch öfters wiederfahren sollte. Doch für das deutsche Team ging es vorerst weiter bergauf. Der zweite Durchgang ähnelte dem ersten Lauf, nur dass diesmal länger in den hohen Regionen von Kopaonik geflogen wurde und der letzte Schenkel über Raška kürzer ausfiel. Neben dem verwünschten Flachland sorgten aber nun auch die sonst zuverlässigen Bärte in den Bergen für Verdross. Größere Abschattungen machten das Fliegen in den ohnehin schon schwachen Bedingungen zum Glücksspiel. Während Ulli Prinz und ich dabei die besten Karten zogen und mit der ersten Gruppe ins Ziel kamen, lief es für viele andere Teilnehmer deutlich schlechter. Die Abstände zwischen den Piloten wurden von Minute zu Minute größer, da weit entfernte Gewitter mit ihren mächtigen Wolken Kopaonik verdunkelten. Dennoch hellte sich das Gesicht von Harry auf, als er wieder knapp hinter dem Schweizer Bus eintraf und uns im Ziel sah. Sein Team führte weiter die Nationenwertung an und Ulli schnappte sich den ersten Platz vor Pepe zu mindestens für einen Tag.

Rückfall

Nach seinem Auftaktsieg und der verspäteten Ankunft im zweiten Lauf ließ es Pepe beim dritten Durchgang krachen. Der beste Tag der Woche sollte die Piloten über die Berge von Kopaonik und dann weiter über das Flachland an das östliche Ende der Karte bis nach Prokuplje führen. Pepe flog in den Bergen aggressiv voraus, wir hechelnd hinterher. Den letzten blubbernden Bart vor dem Sprung ins Flachland zierte eine zerrissene Wolke, bevor sich der Blick an den bleiernen Dunst vor uns gewöhnen musste. Die Erkenntnis, dass es sich wohl nicht um den besten sondern eher um den schlechtesten Tag der Woche handelte, kam für das ganze deutsche Team zu spät. So sehr einige von uns auch kämpften und über zwei Stunden jedes noch so kleinste Steigen ausdrehten – keinem gelang es genügend Höhe zu tanken, um weiter über die Hügel Richtung Blace zu springen. Der kleine Ort Lepenac und die umliegenden Dörfer erfreuten sich zumindest an der ungewöhnlichen Attraktion durch die reihenweise niedergehenden Piloten. Lediglich eine Truppe von 16 Teilnehmern flog an diesem Tag deutlich weiter. Über eine alternative Route sahen sie das Drama vor sich und wendeten das Blatt mit deutlich mehr Höhe zu ihren Gunsten. Dennoch blieb das Ziel an diesem Tag verwaist und die Rückholer waren endlich einmal gefordert. Bis spät in die Nacht sammelten sie die versprengten Piloten ein. Das Ergebnis war für uns alle ernüchternd, aber nicht so demoralisierend, wie in den letzten Jahren. Die Europameisterschaft wurde zum ersten Mal in der Geschichte der FAI mit einem Streichresultat ausgetragen. Die



Hintere Reihe von links: Ulrich Prinz, Sebastian Hohn, Martin Petz, Thomas Ide, Marc Wensauer. Vorne von links: Reiner Braun, Andreas Malecki, Yvonne Dathe, Manuel Nübel, Harry Buntz, Fotograf Torsten Siegel hinter der Kamera

Wertung

Nationenwertung	
1. Schweiz	7008
2. Deutschland	6926
3. Italien	6917

Männer Overall	
1 Torsten Siegel	GER Gin Gliders Boomerang9 2781
2 Latour Clement	FRA Ozone Enzo2 2744
3 Jurij Vidic	SLO Ozone Enzo2 2724
4 Ulrich Prinz	GER Ozone Enzo2 2722
5 Julien Wirtz	FRA Ozone Enzo2 2720
6 Michael Küffer	SUI Niviuk Icepeak7 Pro 2709
7 Luca Donini	ITA Ozone Enzo2 2696
8 David Ohlidal	CZE Gin Gliders Boomerang9 2662
9 Stephan Morgenthaler	SUI Ozone Enzo2 2658
10 Primoz Susa	SLO Ozone Enzo2 2644

27 Martin Petz	GER Ozone Enzo2 2305
28 Andreas Malecki	GER Ozone Enzo2 2290
45 Reiner Braun	GER Niviuk Icepeak7 Pro 1997
59 Manuel Nübel	GER Ozone Enzo2 1736
63 Thomas Ide	GER Ozone Enzo2 1701
78 Marc Wensauer	GER Gin Gliders Boomerang9 1417
92 Sebastian Hohn	GER Gin Gliders Boomerang9 1185

Frauen Overall	
1 Seiko Fukuoka	FRA Niviuk Icepeak6 2192
2 Petra Slivova	CZE Gin Gliders Boomerang9 2112
3 Yvonne Dathe	GER Ozone M6 2108

Dank an die Sponsoren



Uli Prinz vor dem Start

Yvonne Dathe am Südstart

►raum und die letzten zwei Disziplinen wurden in der Sauna und am abendlichen Buffet ausgetragen. Und dann ging es fit und zwei bis drei Kilo schwerer am fünften Tag endlich zur Sache.

Perfekter Einstand

„Wenn Harry das sehen könnte“, war mein erster Gedanke. Pepe flog vor mir, nach einem furiosen Alleingang, als erster 300 Meter über die Ziellinie, während ich in seinem Schlepptau gerade noch den zweiten Platz sicherte und Ulli 1 ½ Minuten später für einen perfekten Einstand sorgte. Das Landefeld lag jungfräulich unter uns, umringt von den Teambussen aller Nationen und aufgeregten Trainern, die den Endanflug beobachteten. Nur drei braune VW-Caddys fehlten. Unsere Teamfahrzeuge waren sicherlich hoffnungslos untermotorisiert, aber mit entsprechendem Einsatz wäre eine Ankunft vor den Schweizern mit ihrem Renault-Bus sicher möglich gewesen. Eventuell war das schon ein Fingerzeig für das spätere Teamergebnis und im Ziel überlegten wir uns, ob man Harry nicht zu seinem 50. Geburtstag im nächsten Jahr ein Fahrertraining schenken sollten. So oder so, wir lagen uns glücklich wie die Könige in den Armen. Dem perfekten Einstand vorausgegangen war ein Rennen, das recht zuverlässig vom Start über die ersten drei Bojen führte, bevor es über einen langen Schenkel zum Ziel Richtung Novi Pazar ging. Pepe und Manuel



Andreas Malecki am Nordstartplatz

► sogenannte FTV-Formel berücksichtigt die Qualität der Durchgänge und streicht anteilig nach vier Läufen die Punkte. Dabei kann ein ganzer Lauf für einen Piloten gestrichen werden, aber auch Punkte aus zwei oder sogar drei Läufen, je nachdem wie die Wertigkeit der Durchgänge und die erreichte Punktzahl war. Seiner Freundin das Abseits zu erklären, ist im Gegensatz zu FTV ein Kinderspiel. Wir gaben es nach einigen Versuchen auf, die Sache zu verstehen und richteten unseren Blick auf die nächsten Tage. Denn eines war sicher: Das Würfelspiel sollte weitergehen und diesmal wollten wir gewinnen.

Zurück an die Spitze

Das deutsche Team, das dank der guten Ergebnisse im CIVL-World-Ranking und der Unterstützung des DHV mit einem Rekordaufgebot von zehn Piloten nach Serbien gereist war, stellte Harry Buntz vor die Problematik, welche vier Piloten (plus eine Dame) er für die Teamwertung nominieren sollte. Yvonne Dathe war als einzige Dame im Team gesetzt und bei den Männern Pepe, Ulli und ich durch die Ergebnisse in dieser Saison ins Team berufen worden. Und dann hatte Harry die Qual der Wahl oder wie es

Teamchef Martin Schell aus der Schweiz ausdrückte: „Du kannst da eh immer nur danebenliegen.“ Nicht so Harry Jogi Löw! Mit Martin Petz setzte er genau auf den richtigen Joker. Im vierten Lauf reckte Martin die Fäuste in den Himmel, als er nach einem weiteren sehr schwierigen Task mit Abstand als erster über die Ziellinie flog. Harry, der diesmal gebannt im Ziel stand, konnte sein Glück kaum fassen, als ich etwas später als vierter ins Ziel segelte. Da jeweils die besten zwei Piloten für das Team punkten, bedeutete das Ergebnis den Sprung zurück in die Medaillenränge.

Martin und ich hatten in diesem Durchgang einmal mehr die besseren Karten. Wie gewohnt waren die Bedingungen alles andere als gut und selbst die sonst zuverlässigen Bärte versagten diesmal ihre Dienste. Das führte dazu, dass das Feld gleich zu Beginn auseinandergerissen wurde und sich überall versprengte Gruppen bildeten, die tief ums Überleben kämpften oder bis zum allerletzten Höhenmeter jede noch so schwache Thermik zentrierten. Der Schlüssel zum Erfolg lag nach dem ganzen Auf und Ab darin, den zehn Kilometer Sprung von Kopaonik in den Norden nach Zeljin zu meistern. Mit den Erfahrungen aus dem letzten Lauf, sprangen wir zwischen den unterschiedlichen Basisstockwerken hin und her und setzen verspätet, aber als höchste, zum Gleitflug an. Diesmal kamen wir uns vor wie Drachenflieger: Mit knapp 60 km/h und einem Nullschieber ging es wie auf Schienen gen Norden und nach der Wende im Direktflug zurück. Die etwas bessere Ausgangshöhe zahlte sich jetzt doppelt aus und mit einer kleinen Gruppe überflogen wir das Hauptfeld unter uns, das mal wieder ums Überleben kämpfte. Das Startgate war noch nicht zu, der gleiche Bart immer noch aktiv und während Martin etwas verwegen tief in den Endanflug ging, genoss ich jeden Meter auf dem Weg zur Basis.

Nervenspiel

Zu den schwachen Bedingungen gesellte sich am Ende der Europameisterschaft noch ein strammer Wind, den ein Tiefdruckgebiet im Norden verursachte. Der windigste dieser Tage wurde von den Organisatoren als Restday ausgerufen, der uns Zeit zum Aufatmen und Träumen gab. Im Team lagen wir auf Rang zwei, bei den Männern führte ich die Liste an und Ulli lag auf Platz drei,

während bei den Damen Yvonne auf Bronzekurs war. Eine perfekte Ausgangslage für die letzten zwei Tage, aber leider auch immer mit dem Hintergedanken, dass sich das Blatt sehr schnell wenden kann. Das zeigte auch das Tasksetting am vorletzten Tag. Immer wieder wurde der Lauf geändert, Öffnungszeiten verschoben und wild diskutiert. Spätestens seit dem dritten Lauf war ersichtlich, dass die Wetterprognosen mit Vorsicht zu genießen waren. Leider unterschätzten diesmal die Veranstalter zusätzlich den starken Talwind und legten den Kurs, nach einer ganz netten Strecke entlang von Kopaonik, etwas sinnentleert in die flachen Hügel westlich von Raška. Während in der Höhe der Wind keine Rolle spielte, stießen wir beim Rausgleiten durch eine markante Schicht und sahen uns kurzerhand alle im starken Nordwind festgenagelt. An einer kleinen Ridge reihte sich das ganze Feld auf

und versuchte verzweifelt gen Norden anzukommen. Nach einer Weile, als schon fast alle Piloten am Boden standen, entschied sich der Veranstalter dazu, den Lauf zu stoppen. Lediglich 76 Punkte gab es für den ersten Piloten und nur etwas weniger für jeden einzelnen von uns. Leider führte es bei den Männern dazu, dass Ulli seinen dritten Platz einbüßte und nun zwei Punkte hinter dem Slowenen Juri Vidic auf Rang vier lag.

Strahlender Himmel und zwei Aufgaben begrüßten die EM-Teilnehmer am letzten Tag. Verunsichert von den Wetterprognosen und Fehlentscheidungen stand eine Micky-Mouse Aufgabe mit einem wilden Hin und Her entlang der Ridge von Kopaonik zur Wahl und eine ähnliche Aufgabe wie am Vortag. Die Organisatoren setzten diesmal einen Späher im Tal von Raška ein, der deutlich weniger Wind aus Norden verkündete und damit den Start ►

Interviews mit den Siegern, geführt von Benedikt Liebermeister



Europameister Torsten Siegel, 45, Testpilot und Konstrukteur für GIN Gliders

■ Ich gratuliere zum Europameister. Du fliegst seit 16 Jahren in der Nationalmannschaft, bist das dienstälteste Mitglied. Jetzt hat es endlich geklappt. Wie bist Du über die Jahre motiviert geblieben und was hast Du diesmal anders gemacht?

Das Wettkampffliegen ist bei mir, im Gegensatz zu den meisten anderen Piloten, ja Teil meiner Arbeit. Ansonsten hätte ich sicher auch schon wie Achim Joos oder Oliver Rössel das Wettkampffliegen als ein rein privates Hobby aufgegeben. Als ich vor 1 ½ Jahren zu Gin Gliders gewechselt bin, traf ich dort zudem auf ein extrem junges, motiviertes Team mit vielen begabten Piloten. Und Herrn Gin Seok Song, der nach wie vor vom Fliegen besessen ist und das Wettkampffliegen fördert. Das hat sicher neuen Schwung in die Sache gebracht, auch weil wir uns alle sehr gut verstehen und viel Spaß zusammen haben. Sei es beim Wettkampffliegen, Testen oder Entwickeln. Ein außergewöhnliches Team, Spaß am Fliegen, sehr gutes Material und nicht zuletzt das notwendige Glück – das hat diesmal alles gestimmt.

■ Die Ergebnisliste wird vom Enzo2 von Ozone dominiert. Du hast mit dem Boomerang9 von GIN gewonnen, an dessen Entwicklung Du maßgeblich beteiligt warst. Wie viel Anteil hatte der Schirm an Deinem Sieg?

Das Material spielt sicherlich eine große Rolle. Ich kann diese Saison ja auf einige sehr gute Ergebnisse zurückblicken. Im Steigen bin ich der Meinung, dass wir da nach wie vor absolute Spitze sind und seit ich mit unserem neuen Genie Race 3 Gurtzeuge fliege (Superfinale in Brasilien), konnten wir auch im Gleiten etwas aufholen. Bei der Europameisterschaft hat sich das in etwa die Waage gehalten: beide Faktoren, Steigen und Gleiten, waren sehr wichtig. Daher hatte ich keine Nachteile, was natürlich sehr wichtig für meinen späteren Sieg war.

■ Im Fußball würdest Du zum alten Eisen gehören. Beim Gleitschirmfliegen sind auch im fortgeschrittenen Alter noch Höchstleistungen möglich. Kann das Alter auch ein Vorteil sein?

Wenn sich die Persönlichkeit mit dem Alter ändert, dann sicher. Viele der jüngeren Piloten wissen, dass sie sehr gut fliegen. Die Burschen haben eine außergewöhnliche Schirmbeherrschung und während wir früher unter Acrofliegen hohe Wingover verstanden, machen die mittlerweile jeden Unfug mit den Wettkampfschirmen. Und gehen davon aus, dass sich das auch im Resultat widerspiegeln muss. Das ist aber selten der Fall und in den letzten Jahren deutlich zu sehen. Kaum ein Pilot kann über längere Zeit die Wettkämpfe dominieren, die Gewinner sind wild durcheinander gewürfelt. Yassen Savov, letzter Europameister, flog diesmal auf die hinteren Ränge. Da gibt es dutzende von Beispielen, die zeigen, dass man das Glück nicht erzwingen kann. Mache haben es einmal, so wie ich jetzt, und manche werden es nie haben. Dessen war ich mir vorher bewusst, wodurch man die Sache doch ziemlich gelassen sieht. Und das kann dann ein Vorteil sein. Zudem ist Fliegen ja kein richtiger Sport. Selbst ohne Training kann man nach 5-6 Monaten zu einem Wettkampf fahren und den gewinnen. Das ist wohl bei keinem anderen richtigen Spitzensport möglich. Alter und Fitness spielen bei uns eine deutlich geringere Rolle.

■ Philip Lahm, der Kapitän der deutschen Nationalmannschaft, hat am Höhepunkt seines Erfolges aufgehört. Wie sieht es bei Dir aus?

Gute Idee, mache ich genauso! Nach dem WM-Sieg in Kolumbien höre ich auf :)

Bei Gin Gliders steht man dem Wettkampfsport und der Entwicklung von neuen Modellen nach wie vor positiv gegenüber, auch wenn das durch die ganzen Probleme dieses Jahr bis hin zur neuen CCC mehrfach in Frage gestellt wurde. Aber solange wir an neuen Wettkampfschirmen arbeiten, werde ich mich wohl noch ein wenig in der Szene tummeln. Dabei stehen wegen meiner neuen Wahlheimat in Kanada mehr Wettbewerbe in Amerika und World Cups auf dem Programm. In der Summe werde ich aber sicherlich deutlich weniger zu Wettkämpfen reisen.

► für die zweite Wahl besiegelte. Vermutlich hatte der Mann vor Ort in einer windgeschützten Ecke des Cafés ausgeharrt, denn schon kurz nach den ersten Querungen funkten Piloten die ersten Level 3 Meldungen. Der Nordwind spülte wieder einmal über die kleinen Hügel und nach 50 Minuten gestand sich die Organisation ihre Fehlentscheidung ein und brach den Durchgang ab.

Triumph

„Hello Torsten, Congratulation! You are the man!“ Diese Nachricht erreichte mich als erste noch in der Luft. Mr. Gin aus Korea und das ganze Team hatten den letzten Lauf gespannt im Live-Tracking mitverfolgt und waren kurz nach Mitternacht bereit, den Erfolg in Seoul weiter zu feiern, während wir unsere mittlerweile bekannte Wiese für die Außenlandung ansteuerten. Etwas ungläubig blickte ich auf Harry. Sollte es wirklich wahr sein, dass wir nach der EM 2002 in Kobarid (Slowenien) endlich wieder auf dem Podium stehen? Und das in allen drei Wertungen? Wir packten unsere Sachen in den Caddy, kauften Bier an der Tankstelle, legten natürlich die Tote Hosen CD ein und an „Tagen wie diesen“ zeigte sich Kopaonik von seiner allerschönsten Seite.

Bei den Damen sicherte sich Seiko Fukuoka Naville aus Frankreich souverän den EM-Titel. Deutlich knapper fiel die Entscheidung um die Silbermedaille aus. Am Ende trennten Petra Slivova und Yvonne Dathe gerade einmal vier Punkte. Die geringen Abstände, die bei den Männern mittlerweile die Regel sind, sieht man jetzt auch bei den Frauen immer öfter. Und wie wichtig die Mädels für die Teamwertung sind, zeigt die Statistik: Alle drei Topfrauen haben zumindest einmal für das Team gepunktet.

Als einziger Wehmutstropfen blieb am Ende der undankbare vierte Platz von Ulli im Gedächtnis. Lediglich zwei Punkte trennten ihn von der Bronzemedaille, aber die Weltmeisterschaft in Kolumbien steht ja quasi schon vor der Tür. Im Januar 2015 werden dort sicherlich viele Durchgänge geflogen und ein deutscher Weltmeister fehlt noch in der Sammlung! ◀



Bronzemedaille Yvonne Dathe, 37, Personal- und Mentaltrainerin

■ Herzlichen Glückwunsch zur Bronzemedaille. Du bist Mentaltrainerin. Wie viel bringt Dir Deine professionelle Ausbildung für das Wettbewerbsfliegen?

Das mentale Training hilft mir in verschiedensten Situationen weiter. An oberster Stelle beim Kreisen mit anderen

Piloten. Nach jedem Lauf gehe ich verschiedene Situationen durch und analysiere diese. Während langer Flugpausen nutze ich das mentale Training, um mich weiter zu verbessern. So trainiere ich auch während dieser Zeit. So kann ich meine Trainingszeit vervielfachen. Das mentale Training hat mir sicher in den letzten Jahren geholfen, dass ich besser geworden bin.

Im Juli hast Du erfolgreich an den X-Pyr, einem Hike und Fly Wettbewerb in den Pyrenäen teilgenommen. Was macht mehr Spaß? Eine herkömmliche EM oder das kombinierte Hike und Fly?

Beide Arten von Wettbewerb haben ihren Reiz. Bei einer herkömmlichen EM ist der Lernfaktor extrem hoch. Ich erhalte sofort Feedback nach meinen Entscheidungen. Ich kann viel von anderen Piloten lernen über deren Routenwahl und ihre Entscheidungen. Beim Hike & Fly ist das Spannende, den ganzen Tag beschäftigt zu sein und hautnah noch mehr von der Umgebung mitzuerleben. Bei den X-Pyr bin ich durch grandiose Landschaften in den Pyrenäen gewandert und geflogen. Hier gewinnt das Team. Jeder Pilot hat einen Supporter, der ihn unterstützt bei der Verpflegung und der Routenwahl. Mein Supporter Thomas Ide war mir hier eine große Hilfe!



Coach Harry Buntz, 49, DHV-Testpilot und Teamchef der Gleitschirmnationalmannschaft

■ Gold, Silber und Bronze. Ein Riesenerfolg. Die letzten deutschen Europameister, Ernst Strobl und Babsi Lacrouts, feierten ihren Erfolg 1992. Das Team holte damals auch den Titel

und Du warst ein Teil des Teams als Pilot, hast dann noch eine beeindruckende Wettbewerbskarriere hingelegt. Jetzt hast Du die Mannschaft als Teamchef zum Erfolg geführt. Wie fühlt sich das an, was ist anders, wenn man plötzlich außerhalb des Spielfelds steht?

Wenn du nach Gefühlen fragst, dann sage ich, ich habe noch immer dieses Kribbeln im Bauch, die Spannung, die noch lange nach dem Rennen anhält.

Es ist immer spannend, wenn es darum geht, wer an dem Tag die beste Leistung zeigt. Egal, ob beim Streckenfliegen, oder beim Rennen auf Zeit. Dieses Gefühl, mit dem Sportgerät eine Leistung zu zeigen, finde ich immer noch genauso spannend wie früher die Touch-and-Go-Trainings mit Sepp Gschwendtner am Anfang unserer Wettbewerbszeit 1990. Sich ein Ziel setzen und daran zu arbeiten, macht mir persönlich immer noch Spaß. Die Freude am Gleitschirmsport, live dabei zu sein, gibt mir viel. Die wichtigsten und entscheidenden Aktivitäten im Wettbewerb finden immer noch an den gleichen Orten statt: Am Startplatz fühle ich mich wohl, gehe mit den Piloten die Aufgabe durch und gebe taktische Ratschläge, motiviere sie und helfe beim Start. Nebenbei schieße ich noch ein paar Bilder für unsere Website. Im Ziel verfolge ich das Livetracking, übermittle per Funk die aktuelle Talwindsituation, koordineiere etwaige Rückholaktionen. Oder - was natürlich am Schönsten ist - ich darf die glücklichen Gewinner des Tasks begrüßen;-)

Heutzutage freue ich mich mit den Leistungen meiner Piloten. Das sind lange und anstrengende Tage, die komplett aus-

gefüllt sind. Sicher würde ich gerne auch noch mitfliegen, weil Fliegen und Wettbewerb für mich immer noch eine sehr spannende und herausfordernde Mischung ist.

Außerhalb des Spielfeldes zu stehen, bedeutet aber nichts anderes als das, was wir früher schon gemacht haben, wenn wir mal abgestanden sind. Dann haben wir immer versucht, den Lauf zu verfolgen und Tipps vom Boden zu geben. Zumindest im Ziel den Wind, wenn man da früh genug hinkommt. Heute habe ich den Eindruck, ist das uncool, weil es eigentlich nur um einen selbst geht. Jeder ist so mit seinem Ego beschäftigt, dass für die Gemeinschaft fast keine Zeit bleibt.

Trainings für die Gemeinschaft werden nicht angeboten. Gleitschirmsport ist ein Individualsport, außer bei zentralen Wettbewerben. Das Teamergebnis kommt aus guten Einzelleistungen zusammen.

■ Ist es wichtig, als Coach auch ein erfolgreicher Wettbewerbspilot zu sein?

Wichtig ist, sowohl fachliche Bildung als auch Wettbewerbs Erfahrung zu haben. Bei Gesprächen mit den Piloten kann ich mich in alle Bereiche des Wettbewerbs versetzen, diese Situationen habe ich über Jahre alle selbst erfahren.

Entscheidend ist, für jeden einzelnen Piloten des Teams individuell das für ihn beste Klima herzustellen, damit er die volle Leistung abrufen kann. Das Aufgabenfeld als Teamchef und Reiseorganisator ist vielfältig. Das fängt bei der Anreise und der Art der Unterkunft an und hört bei der abschließenden Berichterstattung auf. Während des Wettbewerbs muss man den Piloten den Freiraum und die Beschäftigung anbieten, die sie brauchen, um auf den Punkt genau die Leistung zu erbringen. Meine Aufgabe ist es unter anderem, mich mit den technischen Neuerungen und den Wettbewerbsregeln auseinanderzusetzen. Dinge zu erledigen, die den Piloten den Rücken freihalten, damit sie sich konzentriert ins Gurtzeug legen können.

Anzeigen

Von Profis für Profis:
Der perfekte Blick zum Display
„VARIIS“-die Halterung

Verkauf & Info: www.fs-swissraft.ch

» 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
www.bluesky.at · Tel. +43 4842 5176

FLIEGEN
MIT FREUNDEN

Hier waren Sie noch nie...

www.kaukasus-fliegen-erleben.de

Schirmkauf? Flugschule Chiemsee!

**WIR HABEN
FAST ALLE**

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

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

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



Nach zwei Tasks am Lijak konnte endlich am Kobala nahe Tolmin gestartet werden: Genug Rasen-Platz für knapp 100 Piloten



Gefragt war eine saubere Linie bei hohem Tempo und immer in Sichtweite der Socca, dem saubersten Fluß Europas

German Open Gleitschirm

Dem Sommer, der keiner werden wollte, entging die Deutsche Gleitschirm-Liga durch eine geplante Flucht nach Slowenien. Nach dem durchwachsenen Auftakt in Bad Hindelang im Mai bescherten Kobala und Lijak vier gewertete Aufgaben und zwei verdiente Deutsche Meister: Yvonne Dathe und Andreas „Pepe“ Malecki.

Text Fredegar Tommek | Fotos Fredegar Tommek und Matjas Klemencic

Gestärkt durch gute Saisonleistungen und mit einem ordentlichen Vorsprung aus den ersten beiden Tasks von der bayerischen Meisterschaft im Allgäu, lies Pepe Malecki keine Zweifel aufkommen, wer am Ende den Pott in den Himmel recken sollte: „Ich fühle mich momentan sehr wohl und die Dinge laufen rund. Ich mag das Fluggebiet im Socatal und freue mich auf schöne Aufgaben.“

Zunächst begab sich aber der komplette Liga-Tross inklusive ausländischer Beteiligung bei der German Open Wertung Richtung Ausweich-Fluggebiet, dem Lijak, in Sichtweite des Mittelmeers. Ein kräftiger Nord-Ost-Wind machte einen Start in den Bergen unmöglich. Auch wenn dieser Wind für ruppige Bedingungen tief über der Soaringkante sorgte, machten sich die insgesamt 94 Teilnehmer (u.a. aus Slowenien, Ungarn, Tschechien, Polen, Russland, Litauen und Österreich) auf den Weg. Die gestellte Aufgabe führte im Zick-Zack-Kurs über 53 Kilometer immer wieder von der Ridge weg, hinein ins Flache. Lange Zeit sah es nach einem leicht machbaren Rennen aus, bis eine massive Abschattung die komplette Truppe zum Absitzen zwang. Nicht die komplette Truppe, denn einem Einzigen gelang das Kunststück,

auch die letzte Wende weit im Flachen zu kassieren: Pepe Malecki. Der Grundstein für den späteren Erfolg war gelegt.

Feuchtgebiete

Was man im Allgäu mit „grüsig“ und im Rheinland mit „egge-lich“ beschreibt, trifft das Wettergeschehen für die anschließenden 24 Stunden. Nicht nur im Camp Gabrje, dem Headquarter nahe Tolmin, hieß es Land unter. Doch schon am nächsten Tag versammelte sich der Pulk erneut am Lijak und ließ sich trotz stehendem Gewässer am Landeplatz nicht davon abhalten, einen ähnlichen Task zu fliegen. Die Wendepunkte lagen nicht mehr ganz so weit draußen im Flachen, so dass über 60 Piloten mit einem Lächeln im Gesicht die Ziellinie querten.

Nach einem Bora-bedingten, weiteren Day Off, standen die Chancen gut, endlich im bekannten und alpinen Streckenfluggebiet zwischen Kobala und Stol zu starten.

Task drei führte über sieben Wendepunkte und 71 Kilometer zweimal zwischen Tolmin und Kobarid hin und her. Marc Wensauer auf seinem Boom9 nutzte bei insgesamt mäßiger Thermik das Potenzial an den hohen Ketten am besten und entschied den



Neuer Deutscher Meister 2014 ist Andreas Malecki (Mitte) vor Achim Torn (links) und Thomas Ide (rechts)



Yvonne Dathe (Mitte) gewinnt sowohl die Deutsche Meisterschaft, als auch die internationale Wertung vor Annalena Hinestroza (links) und Marina Olexina (rechts)



Auch in der internationalen Wertung haben die deutschen Männer die Nase vorn: German Open Gewinner Manuel Nübel (mitte) vor Andreas Malecki (links) und Achim Torn (rechts)

Tag vor Nübel und Malecki für sich. Am letzten Tag steckte das Task-Komitee rund um Veranstalter und PWC-Pilot Gasper Prevc eine ähnliche Aufgabe. Über 56 Kilometer ging es bis ans westliche Ende der hinteren Ridge bei Kobarid, zurück zum Krn und noch einmal bis nördlich von Dresnica Ravne. Ziel war der Hauptlandeplatz in Tolmin. Auf den langen Gleitpassagen entlang der hohen Felsen, bewies Manuel Nübel auf Ozone Enzo2 seine Klasse und ließ alle Verfolger hinter sich. Mit der schnellsten Zeit von 1:33 Stunden und einem Schnitt von 35 km/h holte er sich den Sieg in der internationalen Gesamtwertung.

Aufgrund der im Vorfeld vieldiskutierten Regelung, dass in diesem Jahr nur LTF und EN zugelassene Geräte in die Wertung für die Deutsche Meisterschaft kamen, flogen Nübel und einige weitere Piloten „nur“ um den Sieg in der internationalen Wertung der GO 2014. Da Pepe Malecki seine guten Ergebnisse unter Ozone Enzo1 und Mantra6 SM (in Hindelang) erzielte, erfüllte er die Kriterien das Material betreffend und wurde souveräner Deutscher Meister 2014. Achim Torn, auf Gin Boomerang9, folgte mit 567 Punkten Abstand auf Platz zwei vor dem Dritten Thomas Ide (167 Punkte Abstand), ebenfalls auf Ozone Enzo1.

Yvonne Dathe auf Ozone Mantra M6 schloss an ihre guten Leistungen während der EM in Serbien (Platz Drei) an und wurde als beste Dame Deutsche Meisterin vor Annalena Hinestroza und Isabella Messenger.

Neben der beachtlichen Leistung von Achim Torn (Dritter in der Gesamtwertung und Deutscher Vize-Meister) fiel auch das gelungene Comeback von Jens Kierdorf auf: „Nach drei Jahren mehr oder weniger flieger- und wettkampffreier Zeit freue ich mich sehr über meine Platzierung.“ Bleibt zu hoffen, dass er seine neugefasste Motivation in die nächste Saison mitnimmt!

Keine besonderen Vorkommnisse

„Wettkämpfe, die komplett ohne Verletzungen ausgehen, sind mir immer die liebsten! Auch mit den insgesamt sechs geflogenen Durchgängen können wir zufrieden sein. Toll auch, dass fast alle internationalen Podestplätze an unsere deutschen Piloten gingen

(außer Marina Olexina, RUS auf Platz Drei der int. Damenwertung). Die Kombination von Tolmin in den Julischen Alpen und dem Lijak im Flachland ist ideal. Die professionelle Ausrichtung von Gasper Prevc macht den Wettbewerb perfekt. Trotzdem möchten wir uns offen halten, nach zwei Jahren in Slowenien auch wieder eine Alternative in den mittleren oder südlichen Alpen anzugehen,“ zieht Liga-Chef Klaus Tretter Bilanz.

Und auch für Nationalmannschafts-Mitglied Pepe Malecki ist die Fliegerwelt in Ordnung: „Ich fühle mich in diesem Jahr so stabil und bin sehr zufrieden mit meiner Leistung, so dass ich keine Zweifel hatte, die DM gewinnen zu können. Besonders gefreut und vielleicht vorentscheidend war für mich, dass ich den ersten Task in Hindelang auf meinem M6 gewinnen konnte.“

Wertung		
Gesamtsieger German Open 2014		
1. Manuel Nübel	Ozone Enzo2	(GER)
2. Andreas Malecki	Ozone Enzo1 M	(GER)
3. Achim Torn	GIN Boomerang 9 L	(GER)
Beste Damen		
1. Yvonne Dathe	Ozone M6 MS	(GER)
2. Annalena Hinestroza	UP Trango XC2	(GER)
3. Marina Olexina	Niviuk Icepeak6	(RUS)
Deutsche Meisterschaft		
1. Andreas Malecki	Ozone Enzo1 M	
2. Achim Torn	GIN Boomerang 9 L	
3. Thomas Ide	Ozone Enzo1	
Deutsche Meisterschaft, Damenwertung		
1. Yvonne Dathe	Ozone M6 MS	
2. Annalena Hinestroza	UP Trango XC2	
2. Isabella Messenger	Ozone Mantra M6	

Drachenliga im Aufwind

Jetzt noch attraktiver für Nachwuchspiloten: Liga mit separater Sportklassewertung

Text und Fotos Konrad Lüders

So viel Zuspruch hatte die Drachenliga seit langem nicht mehr gehabt – 41 Teilnehmer, darunter 13 Turmdrachenpiloten. 7 Termine waren gleichmäßig auf die Thermikmonate April-Juli verteilt worden. Petrus kann es ja nicht immer nur regnen lassen... Erst einmal konnte er das aber.

Gleich zwei Streichtermine fielen an, dann doch die ersten Durchgänge. Auf der Alpennordseite schüttete es wie aus Kannen, wir wichen nach Greifenburg aus. Vorteil der Drachenliga ist nämlich auch die Möglichkeit, das Fluggebiet kurzfristig festzulegen.

die Hessische, ein feuchter Ritsch-Ratsch im Drautal war die einzige Ausbeute. Die Organisatoren waren nicht zu beneiden, ein Ligatreffen hätte ich abgesagt...

Das Fronleichnamwochenende, starker Nordwind, föhnig, wohin ausweichen? An einen Nordstartberg, den Kronplatz im Pustertal. Ab Freitag könnte es etwas werden. Die Aufgabe: Umrundung der Drei Zinnen, zu Fuß, dabei mögliche Landefelder besichtigend. Dann wird unsere Zuversicht mit zwei wundervollen Flügen am Rande der Dolomiten belohnt. Die Drei Zinnen se-



Dietmar Sauter, Sieger der Sportklasse, Greifenburg



Von links: Ligachef Konrad Lüders, Dietmar Sauter, Christian Ecke, Karl Bloder, vorne Konrads Tochter Elvira

Sportklasse	Turmlose	Starre
1. Dietmar Sauter - Bautek/Fizz	Andi Beeker - AEROS/Combat L	Klaus Diller - A.I.R./Atos VR
2. Christian Ecke - Ikarus/SpiritL	Carsten Muth - Moyes/Litespeed S5	Karlheinz Vogel - A.I.R./Atos VR
3. Jan Woernle - ICARO/MasTR	Karl Bloder - ICARO/Laminar Z9	Thorsten Müller - Exxtacy Bi

Für etliche Teilnehmer waren es gleichzeitig die ersten Streckenflüge des bis dahin verregneten Frühjahrs. Die Aufgaben, vorerst noch recht moderat gestellt, sahen viele Piloten im Ziel, darunter viele Neulinge wie Thomas Diederich auf nagelneuem Atos und Michael Eitrich auf Kite. Abends Debriefing in der Bahnhofsgaststätte.

An zwei zentrale Wettbewerbe hatten wir uns angehängt, die German Open, diesmal in Greifenburg, anschließend die Hessen Open. Erst zwei Hammertage mit starker Thermik und schnellen Hundertern, dann Regen. Der Ligachef bewies, dass er auch ganz flott unterwegs sein kann und kam bei der Deutschen Meisterschaft auf den dritten Platz. Klaus Diller mit einem 8. Platz bei den Starren und Andreas Beeker als 9. bei den Flexiblen zeigten, dass sich das Ligatraining der letzten Jahre gelohnt hatte. Dann

hen wir von oben, Gewitterwolken über Greifenburg von weitem, ebenso die Staubewölkung am Alpenhauptkamm. Wir aber haben gute Thermik bis knapp 4.000 m. Mit dem Westwind im Rücken nach Osten, dann gegen den Wind zurück kämpfen bis zur Grasnarbe. Keiner schafft das Ziel, beeindruckt sind alle. Der nächste Tag bei weniger Wind und noch mehr Thermik. 70 km FAI mit dem Nordzipfel bei Sand in Taufers, Blick auf Alpenhauptkamm, Großvenediger..., viele Piloten gratulieren sich im Ziel bei Pfälzen.

Leider war das schon der letzte Durchgang. 2 Wochen später wieder Regen, und drei Wochen später auch Absage. Immerhin konnten wir 7 Durchgänge werten, welcher andere Wettbewerb hatte das in diesem Jahr aufweisen können?

Das Ligakonzert hat sich bewährt – mehrere kürzere Termine an kurzfristig festgelegten Startplätzen tragen dem aktuellen Wettergeschehen mit nur kurzen Schönwetterperioden optimal Rechnung.

In 2015 gibt es wieder 50 Ligaplätze!



Ein durchwachsesenes Jahr

Immer wieder höre ich, dass 2014 ein Jahr mit viel Regen und nur wenigen wirklich guten Flugtagen war. Doch in der Deutschen Gleitschirm-Liga sind wir in diesem Jahr tatsächlich 16 Durchgänge geflogen. Am Ende siegte Peter Jung vor Joachim Torn und Reiner Braun. Bei den Damen gewann Yvonne Dathe vor Annalena Hinestroza und Petra Westerteicher.

Text Yvonne Dathe | Fotos Thomas Ide

Möglich wurden die vielen Flüge, da jede Gelegenheit für einen Durchgang genutzt wurde. Gleich beim ersten Liga-Event, der Bayerischen Meisterschaft, hatten nur wenige daran geglaubt, dass es zwei Durchgänge geben wird. Doch gerade der erste Task überraschte viele. Am Morgen gab es zweifelnde Gesichter. Doch die Organisatoren fanden einen geeigneten Startplatz und überlegten sich eine für das Wetter passende Aufgabe. Mit Westwind ging es von Hindelang One-Way zum Staffelsee. Überglücklich nach einem erlebnisreichen Flug über die Allgäuer Alpen und das Voralpenland landeten zehn Piloten nach knapp 60 km im Ziel. Unvergessen war auch das Pfingstwochenende. Zu Gast bei den Österreichern in Kössen gab es für einen Wettbewerb rekordverdächtige Flüge. Sehr gutes Streckenflugwetter und motivierte Tasksetter sorgten für Dreiecksflüge mit bis zu 150 km. Dabei flogen wir zwei Mal über die Schmittenhöhe zum Wildkogel und über den Wilden Kaiser wieder zurück nach Kössen. Für die Rückholer war dies der anstrengendste Wettbewerb aller Zeiten. Die letzten Piloten kamen teilweise erst gegen 21, 22 Uhr zurück. Aber wie sagte einer der Organisatoren „Wir machen ja keinen Wettbewerb, um die Rückholer zu schonen!“ Am Ende gab es sogar noch eine große Tombola mit einem Modell-Gleitschirm von RG-Paragliders als Hauptpreis. Beim Schmittentpokal hatten wir nicht ganz so viel Wetterglück, doch auch hier gab es am Ende vier gültige Durchgänge mit durchschnitt-

lich rund 60 km weiten Aufgaben. Für die Schmittenhöhe mag das nicht weit sein, doch für die mageren Wetteraussichten was es unglaublich.

Gemeinsam mit den Österreichern zu fliegen, hatte sich schon in den letzten Jahren als sehr fruchtbar erwiesen. In diesem Jahr erweiterten wir das Ganze noch um einen Wettbewerb zusammen mit den Italienern. Die österreichische, deutsche und italienische Liga trafen sich in Feltre zur Guarnieri Trophi. Für die Norddeutschen zugegeben eine weite Strecke, aber mit zwei schönen Durchgängen in Bassano und Feltre hat sich die Reise gelohnt. Neben dem Fliegen steht für viele Piloten das gemeinsame Erlebnis im Vordergrund. So nutzten viele Teilnehmer in Slowenien auf der German Open das Angebot zur gemeinsamen Kajakfahrt auf der Soca. Als aber das Wetter wieder zum Fliegen einlud, wurden vier schöne Aufgaben am Lijak bzw. am Kobala geflogen. Die German Open vom 25. - 30. August war der diesjährige krönende Abschluss der Liga.

Obwohl das gefühlte Wetter in 2014 für den Ein oder Anderen mies war, haben doch viele Ligapiloten unvergessliche Erlebnisse gehabt und blicken auf ein interessantes Ligajahr 2014 zurück.



Von links: Achim Torn, Yvonne Dathe, Reiner Braun

DHV-Nachwuchs-Wettbewerb

Spaß und Möglichkeit sich weiterzuentwickeln, stehen im Vordergrund

Text Yvonne Dathe | Fotos Matthias Seren

Die Wetterprognose für die Junior & Ladies Challenge 2014 war äußerst schlecht. Dennoch kamen rund motivierte 50 Piloten vom 17. - 23. August nach Greifenburg, um gemeinsam um die Wette zu fliegen und viel Neues zu lernen. Am Ende wurde Marco Gotterbarm als bester Junior vor Manuel Bauer und Raphael Wolter und Linda Kirschner als beste Lady vor Alina Schäfer und Hanna Leone Lokys geehrt.

Insgesamt gab es fünf Flüge und drei gültige Tasks. Die große Herausforderung in diesem Jahr war es, mit den Sonnen- und Schattenspielen der Wolken klar zu kommen. Gerade beim letzten Durchgang kam die Sonne nur selten zum Vorschein, außerdem war die Basis gerade einmal auf Startplatzhöhe. Die Betreuer Klaus Tretter, Oliver Rössel, Andreas Rieck und Yvonne Dathe schrieben eine interessante Aufgabe von rund 25 km aus. Die erste wichtige Entscheidung mussten die Sportler bereits am Startplatz treffen. Früh starten und die vereinzelt Sonnenstrahlen schon nutzen oder warten und hoffen, dass es später besser geht? Zunächst ging es zum Weißensee mit einem 6 km Radius. Diese Wende konnten die meisten noch gut erreichen. Im Schatten ging es zurück zur Emberger Alm. Bereits hier zeigte sich, wer geduldig war und jedes Steigen ausnutzte. Dann ging es an den Hängen soarend nach Osten zur Radlberger Alm. Marco Gotterbarm kam am nächsten zu dieser Wende und konnte somit sich auf Platz eins vor kämpfen. Raphael Wolter, der bis dahin führte, verzockte sich ein wenig. Er wartete am Startplatz und hoffte auf ein Sonnenloch. Kurz bevor das Startfenster schloss, startete er. Die Thermik war bereits so schwach, dass er weniger weit kam als



seine Verfolger. Am Ende landete er auf Platz drei in der Juniorenwertung. Aber natürlich wurde nicht nur geflogen. Besonders Spaß und die Möglichkeit sich weiterzuentwickeln, sollte bei der Junior & Ladies Challenge im Vordergrund stehen. So gab es eine erstklassige Gebiets-einweisung von Oliver Rössel, von der auch viele gute Piloten noch etwas lernen konnten. Yvonne Dathe hielt einen Vortrag über das Mentale Training, denn auch im Kopf entscheidet es sich, ob ein Flug gut oder schlecht verläuft und sich jemand wohl unter seinem Fluggerät fühlt oder nicht. Vor den Starts hielt Oliver ein ausgiebiges Debriefing ab, bei dem er die Piloten an seinen Überlegungen zu den möglichen Routen teilhaben lies. Am Ende erreichten viele Teilnehmer, die auch nicht auf dem Podest standen, ihr persönliches Ziel und waren überglücklich mit dem Verlauf der Chal-

lenge. Am Freitagabend wurde gemeinsam mit Skywalk und Turnpoint gefeiert und gegrillt. Wir freuen uns schon auf eine weitere Ausgabe der Nachwuchs-Challenge in 2015!

Junioren

Marco Gotterbarm, NIVIUK ICEPEAK 6
Manuel Bauer, OZONE ENZO.
Raphael Wolter, GIN BOOMERANG 9

Ladies

Linda Kirschner, OZONE ALPINA
Alina Schäfer, NOVA Ion 3 XS
Hanna Leona Lokys, Advance Epsilon 7 23



Accuracy-EM in Serbien

Team Germany landet im Mittelfeld



Mit hohen Erwartungen waren die vier Piloten des Team Germany Anfang September zur Paragliding-Accuracy-Europameisterschaft nach Serbien angereist. Schon im Vorfeld war klar, dass dies kein Spaziergang werden würde: Serbien zählt zu den Ländern, in denen Punktlanden schon länger als Königsdisziplin gilt. Regelmäßig führen Piloten aus Slowenien, Serbien und Bulgarien die Ranglisten an. Und so trafen Andreas Schubert, Armin Harich, Remy Ochmann und Eike Mittelbach auf eine äußerst starke Konkurrenz. „Es ist unglaublich, mit welcher Präzision die Cracks hier einlanden. Einzelsieger Dejan Valek aus Serbien hatte nach den fünf Wertungsdurchgängen eine Gesamtabweichung von gerade mal 3 cm - das ist sensationell!“, so Armin.

Letztlich reichte es bei der deutschen Nationalmannschaft leider nur für eine Platzierung im Mittelfeld. Andreas, Armin und Remy landeten auf Platz 32 bis 34, Eike auf Platz 65. In der Teamwertung schaffte es das Team Germany mit dem 9. Platz immerhin in die Top Ten.

Auf die Frage, was ihn als passionierter Streckenflieger am Punktlanden reize, sagt Armin: „Auch für mich als Streckenflieger, der eigentlich am liebsten gar nicht landen möchte, ist es sehr hilfreich, meine Landeeinteilung zu perfektionieren. Gerade für knifflige Außenlandungen nach einem XC-Flug ist das Punktlanden eine hervorragende Übung.“

Anzeigen

Flugsportbekleidung

FLIGHT TOOLS

- Overalls
- Handschuhe
- Helme
- Zubehör
- und vieles mehr

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

Harzer Gleitschirmschule & Shop

Fliegen ist geil!

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

parashop.at Top Service & Reparaturen

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)**

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 191 Januar - Termin 2. Nov. 2014

Ausgabe 192 März - Termin 2. Jan. 2015

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

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

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

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: Harry Buntz

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



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

HDI

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

Exklusiv für
DHV-Mitglieder

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

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

Stand: 1.2.2013 HDI Gerling

Halter-Haftpflicht PLUS

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)

NEU!



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 Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.



Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

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



Flug-Unfall Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
26,10 €



Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
83,60 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
153,50 €



Flug-Unfall nur Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
7,40 €

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

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
18,60 €

Deckung: weltweit
 Europa
 Deutschland

Für alle Mitglieder
kostenlos



Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport. (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 Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.



Boden-Unfall für Startleiter

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

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

ANZEIGE



infinity^{EN/LTF B}////

**WIR HABEN ALLES
DAFÜR GETAN,
DAMIT DEINE SCHÖNSTEN
MOMENTE SICHER SIND.**



9,8



Dokdo 20
Dokdo 30

Der Infinity steht für endlosen Spaß durch einfaches Handling. Der beliebte Lowend B Flügel erscheint nun in vollkommener Überarbeitung, dabei wurde die einfache Bauweise und die gutmütige Charakteristik auf ein neues Level gehoben. Der Infinity 4 richtet sich an alle Piloten die ein EN B-Schirm mit maximalen Sicherheitswerten suchen.

Sehr gute Starteigenschaften und die effiziente Steigleistung runden das Schirmkonzept ab. Jetzt erhältlich in den Größen: XS, S, SM, M, L. Weitere Informationen unter: www.u-turn.de



SAFE FUN